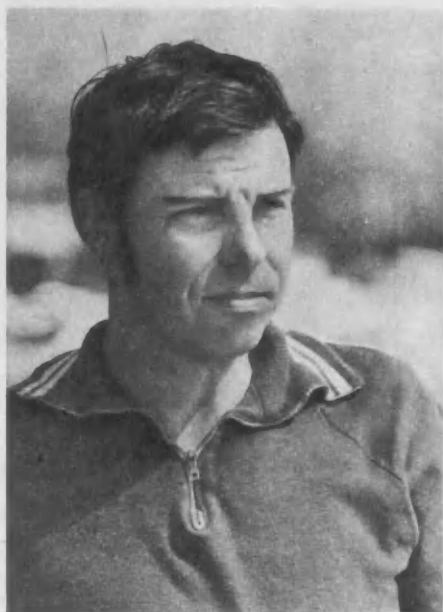




50
ЛЕТ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ ••• ЯНВАРЬ ••• **1** • 1977 •••



● Планирист
Ю. Кузнецов
(Москва)

● Пилотажник
В. Еськин
(Иваново)



● Скоростник
В. Масленкин
(Москва)

● Летчица
А. Левашко
(Ереван)

● Парашютист
В. Пеньков
(ВДВ)



Фото В. АЛЕКСЕЕВА,
Н. КОЗЫРЕВА,
А. САМСОНОВА



ЧЕМПИОНЫ 1976



СЛАВЫЙ РОДИТЕЛЬ

Краснознаменному добровольному обществу содействия Армии, Авиации и Флоту исполняется 50 лет. Оно отмечает свой юбилей в обстановке всенародного политического и творческого подъема, царящего в нашей стране. С величайшим энтузиазмом советские люди воплощают в жизнь исторические решения XXV съезда Коммунистической партии. Победно завершив первый год десятой пятилетки, трудящиеся городов и сел, воодушевленные решениями Пленума ЦК КПСС и Сессии Верховного Совета СССР, нарастающими темпами осуществляют программу ее второго года, неустанно укрепляя могущество Родины.

На протяжении всей своей полувековой истории оборонное Общество активно претворяет в жизнь заветы В. И. Ленина, требования партии о всенародном характере защиты социалистического Отечества, об укреплении нерушимого единства армии и народа, привлечении широких масс и участию в оборонной работе. Главной задачей Общества, основным содержанием всей его деятельности было и остается активное содействие укреплению обороноспособности страны, подготовке трудящихся и защите социалистических завоеваний.

Оборонное движение развернулось в нашей стране в первые же годы Советской власти. Прилекая трудящихся к военному строительству, овладению военными знаниями, партия содействовала при этом государственные мероприятия с общественными, отводила значительную роль комсомолу, а также добровольным оборонно-патриотическим организациям.

Первой такой организацией стало Военно-научное общество (ВНО), созданное в 1920 году при Военной академии Рабоче-Крестьянской Красной Армии, переименованное в 1926 году в Общество содействия обороне (ОСО). Несколькими позже возникли Общество друзей Воздушного флота (ОДФВ, 1923 год) и Общество друзей химической обороны и химической промышленности (Доброхим, 1924 год), слившиеся в 1925 году в одну организацию — Общество друзей авиационной и химической обороны и промышленности (Авиахим). В связи с тем, что цели и задачи ОСО и Авиахима тесно переплетались, они в январе 1927 года объединились в Союз общества друзей обороны и авиационно-химического строительства — Осоавиахим СССР.

Оборонное Общество вписало много ярких страниц в подготовку населения и вооруженной защите страны, в развитие авиации, ракетостроения, авиационного спорта. С ним связана деятельность легендарного летчика В. П. Чкалова, авиационных конструкторов А. С. Яковлева, О. К. Антонова, конструктора космических кораблей С. П. Королёва.

Новый подъем авиационно-массовой работы Общества вызвал призыв IX съезда ВЛКСМ (1931 год) — «Комсомолы, на самолеты!» Откликнулся на него, Осоавиахим значительно увеличил сеть авиационных кружков, планерных станций и аэроklubов, в которых молодежь обучалась авиационному делу без отрыва от производства. Если в 1930 году Общество располагало 59 кружками и 17 планерными станциями, где было подготовлено 417 планеристов, то в 1934 году Осоавиахим имел уже 1424 кружка, 200 станций, 10 планерных школ, обучивших около 20 тысяч планеристов. С 1931 по 1936 год самолетный парк Общества увеличился в 19 раз. К своему десятилетию Осоавиахим имел 150 аэроklubов, 240 планерных станций,

460 парашютных вышек. Только в 1935 году организации оборонного Общества подготовили 8 тысяч пилотов.

— Мы никогда не забудем, — говорил, выступая перед молодежью, председатель ЦК ДОСААФ СССР трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин, — что именно с летных полей оборонного Общества делались первые шаги в просторы пятого океана. Маршал вспоминает, что большинство летчиков соединения, которым он командовал в годы Великой Отечественной войны, учились в аэроklubах, начинали с планеризма или с учебно-спортивного самолета У-2. Залкил и выучка, полученные советскими летчиками в аэроklubах, помогли им активно и умело сражаться с фашистскими захватчиками.

Характерно, что около тысячи летчиков Героев Советского Союза, почти все авиаторы, удостоенные этого высокого звания дважды, трижды Герои Советского Союза А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб — воспитанники аэроklubов Осоавиахима. Самоотверженно сражались с врагом осовиахимовцы и в пехоте, артиллерии, танковых войсках, на кораблях флота, в рядах народных мстителей.

В годы войны Осоавиахим активно участвовал в организации и проведении Всесоюзца — всеобщего обязательного военного обучения трудящихся, которым было охвачено около 10 миллионов человек. Расширилась подготовка специалистов и в учебных организациях Общества. В аэроklubах было подготовлено значительное количество летчиков, пилотов-планеристов, парашютистов для воздушнодесантных войск. Всего при участии Осоавиахима военное обучение за годы войны прошли около 18 миллионов человек.

Высокой оценкой заслуг Общества в деле укрепления обороны страны явилось награждение его в 1947 году орденом Красного Знамени.

Достоинство продолжает и развивает свои славные традиции оборонное Общество в послевоенный период. Как отметил товарищ Л. И. Брежнев, выступая на IV Всесоюзном съезде ДОСААФ в феврале 1958 года: «Призываю всемерно укреплять военное могущество нашего государства, его оборону от возможного вражеского нашествия оборонное Общество не только готовит боевые резервы для Советских Вооруженных Сил, но и всей своей деятельностью способствует дальнейшему сплочению трудящихся вокруг Коммунистической партии, воспитывает их в духе советского патриотизма, беззаветной преданности великому делу строительства коммунизма в нашей стране. Общество играет большую роль в деле укрепления и развития связей между воинами армии и флота и трудящимися фабрик, заводов, колхозов и совхозов».

Оборонное Общество гордится тем, что и в послевоенные годы в его организациях впервые приобщились к военным знаниям многие самоотверженные защитники Родины, командиры и полнотрабонники, советские космонавты. Можно привести слова первого космонавта Земли Юрия Алексеевича Гагарина: «Большинство прославленных летчиков Военно-Воздушных Сил и Гражданского воздушного флота начали свой путь в большую авиацию со спортивных кружков и аэроklubов ДОСААФ... Я вспоминаю, что свой путь в космос я начал с Саратовского аэроklubа. Умные и заботливые учителя привили мне любовь

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ
(ДОСААФ СССР)

Издается с 1950 года

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

За нашу Советскую Родину!

1 (317) 1977

к авиации. Они помогли мне найти свое призвание. Так сказать могут многие и многие наши авиаторы, представители других видов Вооруженных Сил.

Как большое программное достижение восприняли члены оборонного Общества. Поступление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1968 года о состоянии и мерах по улучшению работы ДОСААФ. В нем четко определены задачи Общества, подчеркнута основная из них — активное содействие укреплению обороноспособности страны, подготовке трудящихся и защите социалистического Отечества.

Выполняя требования Коммунистической партии и Советского правительства, ДОСААФ обогатился новым опытом оборонно-массовой работы, численно вырос и организационно окреп, стал заметной силой в общественно-политической жизни страны. За девятилетие произошло большое приращение численности и постановлений оборонного Общества значительно пополнилось и ныне насчитывает в своих рядах более 75 миллионов человек, что составляет свыше 60 процентов от общего количества рабочих, колхозников, служащих и учащихся страны.

С каждым годом растет активная деятельность организаций ДОСААФ, которых в стране — свыше 320 тысяч. Являясь основой Общества, многие из них стали подлинными центрами оборонно-массовой работы. Хорошим примером может служить первичная организация ДОСААФ одного из авиационных заводов. Здесь с большим интересом проводятся лекции, учебно-технические вечера, встречи молодежи с ветеранами гражданской и Великой Отечественной войн, Героями Советского Союза и Героями Социалистического Труда, воинами, отличниками Советской Армии и Военно-Морского флота.

Вся эта работа направлена на пропаганду заветов В. И. Ленина, требованиях хх и хх годов к защите социалистического Отечества, героических традиций Советских Вооруженных Сил. В связи с подготовкой и VIII Всесоюзному съезду и 50-летию оборонного Общества широко популяризуется его патристическая деятельность. На заводе имеются всевозможные ЦК, кружки, клубы, военно-технические виды спорта, где занимаются многие рабочие и служащие, а молодежь приобретает знания и навыки, необходимые защитникам Родины. В соответствии с Законом СССР «О всеобщей воинской обязанности» ДОСААФ активно участвует в подготовке призывников и военной армии, флота, авиации, — говорил товарищ Л. И. Брежнев, — нужны сейчас люди образованные, идейно стойкие. Физически закаленные, способные соединить традиции беззаветного мужества отцов с совершенным знанием новейшей военной техники.

Исходя из этих требований, оборонное Общество осуществляет учебно-методическое руководство начальной военной подготовкой молодежи на учебных пунктах, влияет через школьные первичные организации ДОСААФ на военную подготовку старших классов.

Вольная работа проводится Обществом по подготовке специалистов для Вооруженных Сил. Ныне каждый третий призывник приходит на военную службу, пройдя обучение в школах ДОСААФ. Вольная работа ведется также в различных сферах: срочники занимают достойное место в составе отделений, расчетов и взводов.

— Командиры соединений, частей и кораблей, — говорил на VII Всесоюзном съезде ДОСААФ заместитель Министра обороны СССР Маршал Советского Союза Николай Николаевич Шенников, — удовлетворенно отмечают, что воспитанники учебных организаций ДОСААФ быстрее входят в строй, овладевают сложной боевой техникой и становятся умелыми воинами. Это убедительно подтверждает большое число случаев героического поведения в боях с вооруженными силами врага.

Наибольших успехов в подготовке специалистов для Вооруженных Сил добилась организация ДОСААФ Белорусской ССР и Ростовской области. По итогам социалистического соревнования за 1975 год они награждены переходящими Красными Знаменами Министрства обороны СССР. За выдающиеся достижения имеют почетные звания Героев Украины и румын Кабаровского края, Волгоградской, Тульской и ряда других областей Российской Федерации. За хорошую подготовку специалистов для Армии, Авиации и Флота Красными знаменами Министрства обороны СССР награждены коллективы Ульяновского аэроклуба, Московского городского аэроклуба и другие учебные организации Общества.

Большое военно-прикладное значение имеет работа оборонного Общества по подготовке кадров массовых технических профессий для народного хозяйства. За годы девятой пятилетки было обучено около 8 миллионов водителей, трактористов, водителей тракторов, водителей автобусов, водителей тракторов, водителей других специалистов, в том числе 2 миллиона 800 тысяч для сельского хозяйства. Широно ведется подготовка технических специалистов на ВАМЕ и других важнейших стройках страны, в районах, где активно ведется работа по освоению новых земель и полей, на заводах и фабриках Нечерноземья. Пройдя подготовку в школах, клубах, на курсах ДОСААФ, молодые люди успешно трудятся и всегда готовы по зову Родины сменить свою мирную профессию на место у боевой техники, чтобы мужественно и умело защищать социалистическое Отечество.

Важное место в решении задач физического и нравственного воспитания, подготовки молодежи и военной службе, в формировании таких качеств, как выносливость, дисциплинированность, стойкость и мужество, занимают военно-технические виды спорта. В Обществе создано 26 спортивных Федераций, которые организуют работу по каждой из этих видов. За девятую пятилетку по военно-техническим видам спорта разрядные нормативы выполнили 12 миллионов человек, подготовлено 6759 мастеров спорта СССР и 331 мастер спорта СССР международного класса.

Массовое рождает мастерство. Многие спортсмены ДОСААФ призываются на международные соревнования. Только за 1972—1975 годы установлено 819 всеююзных рекордов, из которых более 400 превысили мировые достижения. За эти же годы спортсменами ДОСААФ завоевано 911 золотых, 498 серебряных и 178 бронзовых медалей.

Немало убедительных достижений на мировой спортивной арене принадлежит летчикам ДОСААФ. В июльском году, на чемпионате мира по высшему пилотажу 23 медали из 30 разны-

ванных завоевали наши пилоты, а абсолютными чемпионами мира стали В. Лацко, получивший Кубок Арести, и Л. Леонова. Главным трофеем соревнований — Кубок Нестерова был в третий раз вручен советской команде.

Традиционными стали победы наших парашютистов. Абсолютными чемпионами мира в разные годы становились И. Фрачичини, П. Островский, Н. Пряхина, В. Крестьянянник, Д. Еремичев, Е. Тилдичев, Т. Воинова, Л. Ячменев, Н. Ушмаев, И. Сервантес. В шести последних годах было проведено свыше тысячи осеменно муншвого года, победу одержала мужская команда Советского Союза, абсолютными чемпионами мира стали воспитанники ДОСААФ Г. Сурабю и В. Загорская, первой из парашютистов мира перешагнувшая пятидесятилетний рубеж в спорте. В шести последних годах было проведено свыше тысячи сборные команды и 27 спортсменов-парашютистов СССР становились победителями чемпионатов мира.

Не раз побеждали в международных соревнованиях мотоциклисты, вертолетчики, моделисты, подводники, радиоспортсмены ДОСААФ.

Центральный комитет ДОСААФ поставил задачу дальнейшего массового вовлечения членов Общества в регулярные занятия военно-техническими видами спорта. Нужно больше проводить соревнований и спартакиад, особенно широко привлекать и участие в них призванную и допризывную молодежь.

Дальнейшее повышение качества и эффективности всей деятельности ДОСААФ не обходится без постоянного и непрерывного роста и совершенствования материально-технической базы для оборонно-массовой, учебной и спортивной работы, укрепления финансово-хозяйственного положения Общества. Показательно, что за последние пять лет было построено свыше 10 тысяч объектов, сооружены, улучшилось оснащение их современной учебной техникой, наглядными пособиями и имуществом. Все более широко внедряются современные технические средства обучения, различные тренажеры, классы программированного обучения, различные средства для дистанционного обучения, большие парком планеров, вертолетов, учебно-тренировочных самолетов как с поршневыми, так и с реактивными двигателями.

Из года в год растут и крепнут связи ДОСААФ с оборонными и народными организациями братских социалистических стран на принципах социалистического интернационализма, равноправия и взаимопомощи. Эти связи осуществляются путем обмена делегациями, проведения консультаций, участия в работе съездов, двусторонних и многосторонних совещаний, организации совместных спортивных соревнований. Всесоюзные федерации по военно-техническим видам спорта являются членами девяти международных объединений; 32 советских представителя избраны в руководящие органы и ведущие комитеты международных Федераций по техническим видам спорта.

Готовясь к своему VIII Всесоюзному съезду, 50-летию оборонного Общества, члены ДОСААФ активно стремятся всемерно активизировать деятельность первичных и учебных организаций, внести весомый вклад в укрепление обороноспособности страны.

Главное сейчас, как отмечалось на VI Пленуме ЦК ДОСААФ СССР, состоит в том, чтобы, выполняя решения XIV съезда КПСС, поднять всю работу ДОСААФ на новую качественную ступень, сделать совместные спортивные соревнования, Всесоюзные и этой задачи определяет содержание всей работы комитетов.

Завершаясь отчеты и выборы в организациях ДОСААФ способствовали дальнейшей активизации всей массовой членской деятельности, созданию условий для дальнейшего повышения эффективности, усиления пропаганды и разъяснения материалов и решений XXV съезда КПСС, вести их планомерно, систематически и глубоко, в тесной связи с задачами и конкретными делами каждой организации. При этом важно не упустить возможности использовать все формы и средства массово-политической работы.

Высокая эффективность и действенность воспитательной работы достигается на основе ее органического единства с организаторской деятельностью комитетов, направленной, прежде всего, на повышение активности первичных организаций, а также районного и городского звена Общества. Особое внимание в организаторской работе уделяется повышению уровня и действенности социалистического соревнования — могучего средства мобилизации членов Общества на решение выдвинутой XXV съездом КПСС задачи.

Принимаются меры и дальнейшему совершенствованию качества подготовки молодежи и службе в Вооруженных Силах СССР. «Намим бы грозным и совершенным ни было оружие, — сказал Министр обороны СССР Маршал Советского Союза тов. А. Ф. Устинов, — исход боя, операции и войны в целом в конечном счете определяются людьми».

Подготовка молодежи и службе в Вооруженных Силах была и остается важным государственным заданием оборонному Обществу. Выполнять это задание на уровне требований XXV съезда КПСС — значит настойчиво добиваться дальнейшего улучшения работы в будущем воинами, учащими организации ДОСААФ и в систематической начальной военной подготовки призывников, привлекать им все то, что необходимо для успешного несения военной службы. В десятой пятилетке будет и дальше развиваться подготовка кадров массовых технических профессий для народного хозяйства.

Ближайшая практическая задача Комитетов и организаций ДОСААФ состоит в том, как определил VI пленум ЦК ДОСААФ СССР, чтобы обеспечить дальнейшее развитие массовости военно-технических видов спорта, удвоить число людей, систематически занимающихся ими. Одновременно будет решаться другая важная проблема — повышение эффективности спортивной работы на соревнованиях, с тем, чтобы они обеспечили высокие результаты выступлений спортсменов.

Под руководством Коммунистической партии члены много-миллионного оборонного Общества идут к очередному съезду и полувековому юбилею ДОСААФ СССР, готовые с еще большей энергией и настойчивостью выполнять задачи социалистического патристического Отечества, активнее участвовать в укреплении обороноспособности страны, подготовке трудящихся и защите социалистического Отечества.

ГЕРОИ ВОИНЫ—

Фото Д. ПЕТРЯЕВА



ВОСПИТАННИКИ

ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

**Генерал-лейтенант
Н. ГУСЬКОВ,
заместитель
командующего
Воздушнодесантными
войсками**

Первыми воинами-парашютистами молодых Воздушнодесантных войск были коммунисты и комсомольцы, в большинстве своем воспитанники ОСОАВИАХИМА, энтузиасты своего дела. Их было много: 60—80 процентов всего личного состава. Они с интересом осваивали новое и нужное дело, настойчиво приобретали опыт массового десантирования, постигали нелегкую, но полную романтики профессию крылатого бойца. Середина 30-х годов — время возмужания и развития Воздушнодесантных войск.

Великая Отечественная война явилась для воинов-десантников, как и для всего советского народа, испытанием на прочность, решающей проверкой моральных, духовных и физических сил. Свыше 500 тысяч воинов-парашютистов участвовали

в боях на различных участках фронта, почти все они награждены орденами и медалями, а около 200 человек удостоены звания Героя Советского Союза. Все соединения Воздушнодесантных войск стали гвардейскими, награждены орденами, заслужили почетные наименования. Они прошли славный боевой путь от Москвы, Сталинграда и предгорий Кавказа до Варшавы, Будапешта, Вены, Берлина и Праги. Особенно отличились части 4-го воздушнодесантного корпуса под командованием генерал-майора А. Ф. Казанкина, 5-го воздушнодесантного корпуса под командованием полковника С. С. Гурьева, парашютисты отряда капитана И. Г. Старчака и многие другие.

О них немало написано, но время, отделяющее от нас те суровые дни, воскрешает все новые эпизоды, факты и подвиги, дополняет их новыми чертами и образами. И хочется несколько больше сказать о гвардейцах 4-го воздушнодесантного корпуса. Их действия в январе—июне 1942 года — первый случай в военной практике, когда в интересах наступающих войск применялся воздушный десант в составе целого корпуса.

В результате январского наступления наших войск на западном направлении вражеская группа армий «Центр» была разобщена на четыре группировки: вяземскую, юховскую, жидрицкую и болховскую. Наиболее сильной по составу и важной по значению была вяземская. С ее разгромом и освобождением Вязьмы открывалась перспектива для дальнейшего продвижения советских войск на смоленском направлении.

1942 года командующий Западным фронтом Маршал Советского Союза Г. К. Жуков, поздравляя десантников с Первомайем, писал: «Десантники действуют замечательно, несмотря на трудности. Передайте вашим чудо-богатырям наш первомайский привет и пожелание еще крепче и успешнее бить подлых фашистов».

С того сурового и героического времени прошли годы. В настоящее время Воздушнодесантные войска, как наиболее мобильный и маневренный род войск, занимают достойное место в общем строю вооруженных защитников Родины. Благодаря заботам Коммунистической партии Советского Союза они оснащены современной техникой и вооружением, способны в кратчайшие сроки преодолевать большие расстояния и, высадившись в назначенный район, наносить врагу сокрушительные удары, решать не только оперативно-тактические, но и важные стратегические задачи в современной войне.

Выступая с Отчетным докладом ЦК КПСС XXV съезду, Генеральный секретарь Центрального Комитета партии Л. И. Брежнев заявил: «Ни у кого не должно быть сомнений и в том, что наша партия будет делать все, чтобы славные Вооруженные Силы Советского Союза и впредь располагали всеми необходимыми средствами для выполнения своей ответственной задачи — быть стражем мирного труда советского народа, оплотом всеобщего мира».

Воздушнодесантные войска постоянно развиваются. Совершенствуется организационная структура частей и подразделений, создаются новые парашютные системы, транспортно-десантные самолеты и специальная техника, разработаны и научно обоснованы взгляды на роль и основные задачи, выполняемые воздушнодесантными войсками при ведении боевых действий различными средствами.

Вместе с боевой славой и авторитетом военного времени и в мирные дни складывались замечательные традиции войск. Они целиком и полностью впитали в себя традиции советского народа, Коммунистической партии и Вооруженных Сил. Наиболее характерными из них являются: безграничная преданность Родине, постоянная готовность к боевым действиям, высокое мастерство...

Эти традиции Воздушнодесантных войск передаются начинающим парашютистам уже в стенах организаций ДОСААФ, живут и умножаются в армейских рядах десантников. Послевоенная история Воздушнодесантных войск знает множество примеров отваги, героизма, войскового товарищества, нерушимой боевой спаянности личного состава, готовности к совершению подвига.

В 1976 году, действуя на тактическом учении после десантирования, наступая в боевом порядке своей роты рядовой Рефикат Мергазизов. В момент решительной атаки он выдернул кольцо ручной гранаты РГ-42 и приготовил ее к броску. Но в последний момент внезапно он поскользнулся и упал. Боевая граната с взведенным механизмом выпала из рук.

Понимая, что от взрыва могут погибнуть товарищи, Мергазизов, спасая жизнь командиров и товарищей, накрыл гранату собой. Так поступил верный сын Родины, воспитанник ДОСААФ г. Нижне-Камска. За героизм и мужество, проявленные при выполнении своего воинского долга, Указом Президиума Верховного Совета СССР рядовой Р. Ш. Мергазизов посмертно награжден медалью «За отвагу».

Недавно газета «Красная звезда» в статье «Подвиг в небе» сообщила о мужестве и находчивости десантников младшего сержанта Е. Каплина и рядового А. Кондратова, оказавшихся в сложной и опасной ситуации. Случилось так, что десантники сошлись в воздухе и их парашюты перепелелись. Обжигая руки о стropy, Каплин сначала удержал товарища от неизбежного свободного падения, а затем они оба, действуя хладнокровно и уверенно, смогли удачно приземлиться и приступить к выполнению задач тактического учения.

Последневая жизнь и боевая учеба Воздушнодесантных войск рождает немало примеров образцового отношения к своему воинскому долгу, добросовестного изучения и освоения современной боевой техники и вооружения, совершенствования и приумножения славных боевых традиций. Во всех этих замечательных делах значительная роль принадлежит тем, кто до службы в рядах Вооруженных Сил получил первую заалку в организациях ДОСААФ.



СПАСИБО, ОБОРОННОЕ ОБЩЕСТВО!

АЭРОКЛУБ... Это слово прочно вошло в наш лексикон, в нашу жизнь. Рождение авиационных клубов, их становление, их многогранная деятельность связаны с созданием общественных патриотических организаций — Общества Друзей Воздушного Флота, Осоавиахима — ДОСААФ.

За 50 лет существования Добровольного оборонного Общества аэроклубы помогли обрести летные профессии тысячам юношей и девушек. Многие из них стали космонавтами, известными авиаторами, выдающимися спортсменами, рекордсменами, авиаконструкторами. Овладение летным делом требует большого напряжения человеческих сил, глубоких знаний, мужества и воли.

Вот два примера из многих. Выпускник аэроклуба Пролетарского района столицы Виктор Талалыхин, охраняя небо Москвы, таранил вражеский самолет, за что был удостоен звания Героя Советского Союза.

32 питомца аэроклуба Метростроя стали Героями Советского Союза.

Воспитанники аэроклубов оборонного Общества в годы войны проявили образцы высокой идейной стойкости, мужества и мастерства. Тысячи юных патриотов получили путевку в небо на летных площадках аэроклубов, затем пошли в военные авиационные училища, стали боевыми

летчиками-истребителями, штурмовиками, бомбардировщиками. В боях с немецко-фашистскими захватчиками они, как правило, показывали себя с наилучшей стороны, успешно выполняли боевые задания.

Родина достойно оценила ратный подвиг крылатых бойцов, воспитанников оборонного Общества. Только один факт: каждый третий летчик, удостоенный высокого звания Героя Советского Союза, первоначальную летную подготовку получила в аэроклубах Осоавиахима.

Как правило, командиры авиационных частей и соединений в летчиках, прибывавших к ним на пополнение и окончивших перед военной школой аэроклуб, видели надежных воздушных бойцов, умелых и грамотных в тактической отношении воинов, хорошо владеющих боевой техникой. Их в кратчайшие сроки вводили в строй и поручали ответственные боевые задачи. Вскоре такие летчики становились ведущими пар, звеньев и эскадрилий. Такова была репутация в годы войны воспитанников аэроклубов оборонного Общества.

В послевоенные годы молодежь продолжает героические традиции старших, идет их дорогой, множит славу нашей великой-авиационной державы.

Воспитанники и спортсмены авиационных клубов ведут воздушные корабли и создают новые самолеты, трудятся

на спортивных аэродромах, на БАМ и Усть-Илиме. Они на вахте у мартовов и у станков, в конструкторских бюро, студенческих аудиториях, в научных кабинетах... Делом рук своих, талантом и разумом они выполняют наказ партии — жить, работать и бороться по-ленински, осуществить задачи, выдвинутые XXV партийным съездом, еще более возвысить мощь Родины, отдать все силы во имя ее счастья и процветания, во имя торжества коммунизма.

В эти дни, когда страна отмечает пятидесятилетие оборонного Общества, слово — активистам и воспитанникам оборонного Общества, начинавшим свой путь в авиацию в аэроклубах. В этом номере журнала под рубрикой «Спасибо, оборонное Общество!» выступают две звезды Героя Советского Союза М. Гареев, Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. Кумсков, Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Н. Каманин, летчик-испытатель В. Лойчиков, мастера спорта В. Лецко, Г. Сурабко, В. Масленкин и другие. Все они горячо благодарят родную Коммунистическую партию, давшую им возможность приобщиться к небу в рядах оборонного Краснознаменного Общества.



МОИ ПЕРВЫЕ УЧИТЕЛЯ

Когда я вспоминаю родной Борисоглебский аэроклуб, то всегда вижу инструктора-летчика Айгро. Не помню ее имени, вернее, не знаю, хотя был в ее летной группе. Необычная, звучная фамилия заменяла ей имя. Ее все звали «Айгро», даже подруги-летчицы. И все любил, как умелого летчика, душевного человека, принципиального командира. Айгро нетерпимо относилась к так называемым мелочам. Внушала: «Из-за неправильно укрепленного шпангита на самолете может отказать управление. Из-за ошибки в расчете путевого угла на 2—3 градуса можно потерять ориентировку, а при вынужденной посадке поломать самолет». Опыт подтверждал: за пренебрежение к «мелочам» люди платятся жизнью.

Айгро требовала соблюдать дисциплину, порядок, организованность. «Переступите границу аэродрома, вы и ходить должны только там, где разрешается. И иначе нельзя. Пойдете, например, впереди самолетной стоянки, вместо того, чтобы идти позади, попадете под винт». И мы потом убеждались: права Айгро, без дисциплины, порядка в авиации просто нельзя. В годы войны мне довелось наблюдать, как недисциплинированность — выход из строя для атаки случайной цели, нарушение боевого порядка, — допущенные тем или

Летчику-фронтовику генералу В. Кумскову есть о чем рассказать авиаторам.

Фото Д. ПЕТРЛЕВА.

равной летчику, приводила его к неоправданной гибели, ставили в тяжелые условия всю группу, всех его товарищей.

Полеты, ясное дело — романтика, особенно для молодежи, и больше всего для тех, кто вырос, как я, в деревне. Конки, волю, плуги и бороны — все, что мы видели. И вдруг, в руках у тебя самолет! И он тебе подчиняется. Дух захватывает от ощущения собственной силы, значимости, от власти над техникой. Как голова не закружится! А инструктор, вот она, здесь, и будто в душу глядит, будто насквозь тебя видит. «Скромность, товарищи, прежде всего. Самонадеянность, занейство — враги летчика. Летчик, перестав критически мыслить, оценивает свой полет, никогда не добьется успеха. Чтобы хорошо летать, уверенно чувствовать себя в воздухе, надо многое знать. А для этого надо учиться, неустанно тренироваться, работать».

Айгро прививала нам осматрительность — качество, необходимое каждому летчику, на каком бы типе самолета он ни летал. «От того, как вы видите в воздухе, зависит безопасность полета. А в военное время и жизнь, — внушала Айгро. — Надо видеть не только то, что впереди, сбоку и сверху, но и сзади, и снизу под самолетом. Тогда вас арслух не застанут». Будто в воду смотрела Айгро. Встречи с наземным и воздушным противником, кропополитные схватки, вся моя боевая работа в годы войны — подтверждение слов летчика-инструктора.

В 1939 году мне, курсанту аэроклуба, было семнадцать лет, возраст, когда всему надо учиться. Айгро и учила. Работе, поведению в быту, отношению к старшим, товарищам. Она интересовалась моей учебной работой, находила время встречаться с преподавателями. Не только с моими, но и других ребят летной группы. И очень хорошо, что преподаватели знали наши курсантские трудности: подъем до рассвета, полеты до начала занятий. Все это характеризовало Айгро как человека заботливого, внимательного, болеющего за дело. Все это было для нас примером, оставляло след в наших сердцах и очень пригодилось в жизни.

Особенно много внимания уделяла Айгро воспитанию находчивости, смекалки — качества, необходимых для быстрой оценки внезапно усложняющейся обстановки, принятия верного решения. Это мне пригодилось при первом же самостоятельном вылете на самолете У-2. После взлета у меня отказал мотор. Это было так неожиданно! А высота — менее сотни метров. Но я не растерялся. Я сжал в кулак свои нервы, отбросил все суматошные замыслы и решения и принял только одно: садиться прямо перед собой. Так требовало наставление, тек учила Айгро. Я имел право лишь на небольшую отработку, чтобы уклониться от лобового удара о препятствие. Но препятствия не было, ничто не мешало, и я сел благополучно, сохранил себя и машину.

Качества, приобретенные в аэроклубе, — высокая сознательность, ответственность за порученное дело, находчивость, дисциплинированность, привычка к труду — пригодились как в аэроклубе, так и в Балашовской авиашколе. Там я учился два года. Шла война. В сложнейших условиях быта не всегда удавалось отдохнуть, своевременно поспать. Само-

летов не хватало, моторы быстро выработывали свой ресурс, и меняли их сами курсанты на открытом воздухе, на стоянке. А мороз — тридцать градусов. И ни единой жалобы! Ни слова недоульства! Небоорот, старались как только могли, торопились закончить учебу, быстрее попасть на фронт.

Возможно поэтому мне, в числе пяти аэроklubовцев, удалось досрочно завершить программу полетов на самолете СБ и убить в запасный полк. Там тоже нас оценили. Учета налет, полученный в аэроklubе, свели в группу ускоренного выпуска. Основа в кратчайший срок новый для нас самолет Ил-2, мы убьли в штурмовые полки.

Обретенное в аэроklubе особенно пригодилось в боях, при штурмовках. Каждый вылет, каждая встреча с врагом требовали выдержки, пролания силы воли, инициативы в сочетании с железной дисциплинированностью.

Год 1943-й, Курская дуга. В составе восьмерки Ил-2, возглавляемой командиром эскадрильи А. Г. Кузиным, мы штурмовали вражеские зенитки на станции Буромля под Лебедином. Во время атаки мой самолет был подбит. Снаряд попал в хвостовое оперение, заклинил руль высоты. А самолет пикирует, земля несется навстречу... В такую критическую минуту неумудрено растеряться, поддаться страху. Но я не поддался и вспомнил о триммере — дополнительном устройстве в системе управления самолетом. Вспомнил и начал крутить штурвал, выводить самолет из пике. И вывел. С трудом, с большим запозданием, но вывел. Когда самолет оказался в горизонтальном полете, до земли оставалось всего пятьдесят метров.

К сожалению, на этом неприятности не кончились, они только еще начинались. Группа, считая меня сбитым, ушла, а нам со стрелком Антоном Выговским пришлось отбиваться от четырех Ме-109. Они тяжело ранили моего боевого товарища (снаряд отсек ему ногу), потом, ударив по передней кабине, — меня. Осколки попали в лицо, голову. Масло, брызнув из разбитой системы, залило меня с головы до ног, ослепило. Сидялся прямо перед собой, как тогда, в аэроklubе. Только теперь ношушл. Не сел, а упал, но уже на своей территории. Вместе с бойцами-пехотинцами оказал помощь стрелку, потом они занялись мной. На следующий день — это было 18 августа — возвратился в свой полк и вскоре снова начал летать, сражаться с фашистами.

Что главное в этом эпизоде? То, что вспомнил о триммере! Нет, не это. Здесь, как говорится, борьба за жизнь: вспомнишь, если согласишься смерти в глаза. Главное: это великое чувство дружбы и взаимная помощь. Тяжело было раненому стрелку, но ведь и мне нелегко. Я тоже был ранен, адобавок меня обожгло горячим маслом — лицо, руки, ноги. Боль нестерпимая, но я думал не о себе, прежде всего меня беспокоил Выговский, его состояние, его судьба. Солдаты бросились было ко мне, офицеру, но я им сказал: «Помогите стрелку» и сам помогал вместе с ними. Это чувство заботы о друге, товарище, приятеле мне школой, комсомолом, всей

нашей советской действительностью, по-настоящему окрепло в аэроklubе, в первом коллективе авиаторов, где все общее: успехи, радости, горести.

И еще один случай, подтверждающий мысль о дружбе, о взаимной помощи. Это было над Сандомирским плацдармом в августе 1944 года. Я возглавлял восьмерку Ил-2, штурмовавшую немецкие танки. Фашисты открыли сильный зенитный огонь и подбили мой самолет. Снаряд разорвал правую плоскость. Потеряв подъемную силу, шиль накренился, стал падать, а высота небольшая, всего 800 метров. Попытка удержать самолет оказалась безрезультатной. А со мной — воздушный стрелок Михаил Герасимов (ныне кавалер ордена Славы трех степеней). Чтобы не подвергать опасности его жизнь, я приказал ему выпрыгнуть. Но вынул были фашисты, и он отказался. «Погибать так вместе!» — твердо ответил Герасимов. Однако я не хотел, чтобы он погиб, я чувствовал ответственность за его жизнь, и это придавало мне силы. Я начал снова бороться, выводить самолет из падения. И вывел, сконцентрировав волю и нечеловеческие усилия.

До конца войны я совершил 200 боевых вылетов, и каждый из них — проявление тех качеств, которые были заложены в аэроklubе. Это не только мое мнение. Это скажет любой из пилотов, воспитанников оборонного Общества, в том числе и мой командир эскадрильи Герой Советского Союза Александр Григорьевич Кузин, и мой боевой товарищ Георгий Тимофеевич Береговой, дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР. Мы служили с ним в разных эскадрильях, но летали вместе, крыло к крылу. Все его боевые дела перед моими глазами и в памяти.

В 1951 году я окончил Военно-Воздушную академию, через три года — адъюнктуру, вскоре защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата военных наук, стал преподавателем. И вот уже более двадцати лет обучаю молодых авиаторов. Строя свои отношения с ними, я всегда беру себе в пример инструктора Айгро. В вопросах требовательности, методики обучения, умения ее четкость и конкретность постановки учебных задач. И еще: с инструктора того же аэроklubа Морданова. Помню его как прекрасного летчика, принципиального командира-воспитателя. Вдобавок ко всему он походил на Чкалова. Та же осанка, та же простота и достоинство, та же манера говорить. Все уважал его. А мы, курсанты, старались во всем ему подражать. Айгро и Морданов на всю жизнь остались моими учителями.

**Герой Советского Союза
генерал-майор авиации
В. КУМСКОВ,
начальник кафедры академии**





ПУТЬ В КОСМОС

Н. КАМАНИН,
генерал-полковник авиации,
Герой Советского Союза

Близкое всем нам оборонное Общество отмечает полувековой юбилей. За эти годы десятки тысяч юношей и девушек стали летчиками, планеристами, парашютистами.

Многие прославленные летчики, космонавты, конструкторы начинали свои первые шаги в кружках, секциях, аэроклубах Добровольного Общества. Первый человек в мире, открывший человечеству дорогу в неизведанные просторы Вселенной, Герой Советского Союза Юрий Гагарин с гордостью говорил: «Я счастлив, что свой путь в космос начал с Саратовского аэроклуба. Умные, заботливые учителя привили мне любовь к авиации. Они помогли мне найти призвание».

Командир корабля «Восток-4» Павел Попович учился в Магнитогорском индустриальном техникуме, одновременно посещал занятия в аэроклубе ДОСААФ. Окончив аэроклуб, Попович поступил в Волгоградское военное авиационное училище. Реактивная авиация пришлась по душе молодому летчику. После своего первого полета космонавт Попович сказал: «Спасибо оборонному Обществу, спасибо аэроклубу, давшему мне

крылья, научившему меня летному искусству, сроднившему с небом!»

В июне 1963 года была одержана новая победа советской космонавтики — космонавты Валерий Быковский и Валентина Терешкова на кораблях-спутниках «Восток-5» и «Восток-6» совершили многонднейный совместный космический полет и благополучно приземлились на территории нашей Родины. Путь В. Ф. Быковского в авиацию, а затем в космос — своеобразный. Родился он 2 августа 1934 года в городе Павловский Посад в семье моряка-балтийца. Казалось, что отцовская профессия перейдет и к сыну, но Валерий, ученик московской железнодорожной средней школы № 1, стал курсантом аэроклуба.

Воспитанники оборонного Общества, летчики-космонавты СССР В. Николаева-Терешкова и Г. Береговой.

— Николае не забыть ни радости первого полета, которую я ощутил, будучи курсантом аэроклуба, — вспоминал Быковский, — спасибо моим первым инструкторам аэроклуба.

После аэроклуба Валерий окончил военную авиационную школу первоначального обучения, затем — известное в стране Качинское авиационное училище летчиков. Военного летчика Быковского направили служить в один из авиаполков. Он стал летчиком-перехватчиком. В летной книжке появилась такая запись: «Воздушный бой ведет энергично в тактически грамотно. Перегрузки переносят хорошо».

Подобных записей в летной документации В. Быковского имеется немало. Члены комиссии по отбору кандидатов в космонавты приняли их во внимание. После тщательной и всесторонней подготовки в группе космонавтов Валерию Быковскому доверили ответственное задание труднейшего космического эксперимента. И он его с честью выполнил. Успешно справился он и со вторым рейсом в космос.

Валентина Владимировна Терешкова своим полетом умножила славу советских женщин — неутомимых тружениц, активных борцов за мир и счастье народов, строителей коммунизма.

Валентина Терешкова, закончив семилетку, пошла работать на завод, где освоила профессию браслетчицы. Одновременно училась в вечерней школе. Вскоре перешла на текстильный комбинат «Красный Перекоп». Стала учиться в техникуме, увлеклась парашютизмом. Насегда запомнила 21 мая 1959 года. В тот день она познала радость первого прыжка с парашютом, первого знакомства с небом. После этого прыжка много — на точность приземления, с затянкой раскрытия парашюта, на выполненные фигуры. Первую в мире женщину-космонавта породило с небом, как и многих ее космических братьев, оборонное Общество ДОСААФ, аэроклуб. Здесь она получила путевку в небо.

В годы минувшей войны мне, командиру штурмового авиационного корпуса было хорошо знакомо имя боевого летчика-штурмовика, ведущего группы капитана Г. Берегового. В свое время он окончил Енакиевский аэроклуб, там научился летать. За боевые подвиги на фронте мы поздравляли его с Золотой Звездой Героя Советского Союза. Вторую Золотую Звезду он получил за подвиг в космосе. Ныне он — боевой летчик-штурмовик, летчик-испытатель, летчик-космонавт, обучает и воспитывает молодых покорителей космических высот, передавая им свои знания и боевой опыт.

Юрий Гагарин... Павел Попович... Валерий Быковский... Валентина Терешкова... Георгий Береговой... Все они, первые из первых, являются воспитанниками оборонного Общества ДОСААФ, получившими путевку в небо в аэроклубах, в это очень примечательно. А если говорить точнее, то каждый космонавт в детстве и юности ощутил на себе благотворное влияние военно-патриотической работы, пропаганды авиационных знаний, деятельности кружков и секций по авиационному спорту, проводимой в стране организациями ДОСААФ. И все они неоднократно заявляли, что знания и навыки, обретенные ими в оборонном Обществе, намного облегчили им путь в звездное небо.

А НЕБО НАД НАМИ ПРОСТОРНОЕ...

Моя авиационная биография, как и у многих тысяч летчиков, началась в аэроклубе ДОСААФ.

Первый самостоятельный полет я совершил летом 1954 года на спортивном аэродроме московского аэроклуба. С того дня прошло уже много времени, а у меня все свежо в памяти, как будто это было всего два года назад. Да и как можно забыть те минуты, когда мне, совсем молодому парню, доверили самолет, причем доверили несколько в необычных условиях.

Обстановка сложилась так, что начали меня учить инструктор Владимир Андреевич Белов, но незадолго до самостоятельного вылета он перешел на другую работу, и нашу группу распределили по нескольким инструкторам. Я попал к Николаю Сергеевичу Ерофееву. Он летал на новом самолете Як-18 с более мощным двигателем, чем тот, на котором нас учил А. Белов.

Сразу я как-то не ориентировался, и другому самолету не привык и с инструктором Ерофеевым допускал в полетах ряд ошибок. Николай Сергеевич в обучении был строг и при подготовке к самостоятельному вылету особенно требователен.

— Иван Филиппович, слетайте с Лойчиковым, — обратился через несколько дней Ерофеев к командиру звена Хлопцеву, — мне кажется, у него не все получается как надо.

— Плохи мои дела, — подумал я тогда.

— Сидись в резервный самолет, — сказал командир звена, — и делай все самостоятельно.

Взлетел, кажется, нормально, построил маршрут хорошо, а с расчетом допустил ошибку — поздно убрал газ, скользя, а потом подтягивал.

— Не суепись, спокойной! — услышал слова поверяющего. Они как бы охладили меня. На посадке допустил взмаывание, но исправил его, и самолет мягко коснулся земли тремя точками.

— Еще полет, — услышал я голос командира звена.

Когда зарулил после второго полета, Хлопцев вылез из кабины. Ну, думаю, сейчас достанется мне. Вспомнил все свои промахи. Допустил несколько существенных ошибок, правда, своевременно заметил их и исправил.

— Полетишь самостоятельно! — вдруг спросил меня командир звена.



— Слетайте со мной еще раз, — попросил я Хлопцева.

— Хватит! Полетишь один!

Он повернулся и прыгнул с крыла. На какой-то миг у меня перехватило дыхание. Не суепись! Спокойно! — прошептал в моем сознании слова, услышанные несколько минут назад. Я взял себя в руки. Волнение отступило. Единственная мысль не выходила из головы — мне доверили самолет, мне поверили, что я могу один совершить полет, а должен оправдать это доверие.

За самостоятельный вылет я получил отличную оценку. Эта пятёрка была, пожалуй, самой дорогой из всех, которые потом появлялись в летной книжке многократно. Она вселяла уверенность, что я могу летать, заставила больше доверять людям, обучавшим летному искусству. Вскоре мне пришлось убедиться в правильности своих выводов.

На 14-м самостоятельном полете, а момент отрыва от земли я почувствовал какой-то толчок, самолет как бы споткнулся. Инстинктивно подобрал ручку на себя и повис в воздухе.

— 21-й, набирай высоту! — послышался спокойный голос начальника аэроклуба Ефима Андреевича Михаленкова, руководившего полетами.

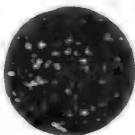
— Пройди над стартом на высоте 50 метров, — последовала очередная команда.

«Что-то случилось», — подумал я, однако голос начальника был спокойным, значит, ничего страшного.

— 21-й, нормальная посадка с убраным шасси!

— Вас понял, посадка с убраным шасси.

Строю маршрут, потуже затянул привязные ремни. Уточнил расчет. Выключил зажигание, перекрыл бензиновый кран. Изредка по радио слышу голос руководителя полетов. На меня этот голос действует успокаивающе, хотя где-то подсознательно мелькает мысль — ведь я еще совсем «зеленый», справлюсь ли! И одновременно, — надо справится! Вот земля. Плавню подбираю ручку управления на себя и чувствую, как самолет резко затормозил, пролол несколько метров и остановился. Как потом выяснилось, у колес сломался траверс, и оно развернулось на 90°. Поэтому садиться с выпущенным шасси было нельзя, могла произойти авария.



Летчик - испытатель В. Лойчиков (второй справа) со своими товарищами по работе, воспитанниками ДОСААФ.

Фото В. РУБАНА

Ефим Андреевич Михаленков тогда похвалил меня. Его теплые слова помню до сих пор. Да и как их не помнить. Мы на своего начальника аэроклуба буквально молились, и он заслуживал этого. Боевой летчик-штурмовик, Герой Советского Союза, он держался просто, умело передавал молодежи свой богатый опыт. Много хорошего я перенял у командира отряда Владимира Ивановича Семенова. Все, что учил меня летать, являлся примером, достойным подражания. Поэтому, глядя на своих воспитателей, я захотел стать инструктором, и аэроклуб помог мне поступить в Саратовскую инструкторскую школу ДОСААФ.

В школе я познал многое: как надо учить людей летать, как воспитывать молодежь, на что обращать основное внимание в становлении юноши или девушки, как летчика и как человека.

Когда я окончил Саратовскую летную школу и получил звание инструктора-летчика, мне еще не было 20 лет. Первую группу пришлось учить в Серпуховском аэроклубе. Все мои курсанты оказались старше меня. Но это обстоятельство на дело почти не влияло. Окрыленный доверием, я делал все, чтобы не отстать от других, своевременно выступая своих воспитанников в первый самостоятельный полет, вовремя и с хорошими оценками закончить летную программу.

Мне везет на хороших учителей и руководителей. В Серпуховском аэроклубе я попал в звено Виктора Кочергина. Бывший военный летчик, отличный пилотажник, организатор и методист, он принял нас, молодых инструкторов, много квеста, необходимых современному летчику. Меня лично он учил выполнять комплекс акробатических фигур пилотажа в ограниченное время. Когда я перешел работать в Московский городской аэроклуб, там встретился с Влади-

миром Евгеньевичем Шумиловым. Опытный пилот, прекрасный воздушный акробат, отличный методист и воспитатель, он пользовался большим авторитетом у всех инструкторов и спортсменов. Владимир Евгеньевич учил нас высшему мастерству пилотажа на спортивном самолете.

Некоторое время спустя мне довелось летать в сборной команде страны, которую тренировал В. Шумилов. Он внимательно следил за своими подопечными, изучал их характеры, особенности каждого в технике пилотирования, вырабатывал у членов сборной команды спокойствие, хладнокровие, волю к победе. Ему я обязан тем, что в 1961 году мне доверили защищать честь Советского Союза на чемпионате мира по высшему пилотажу, проходившему в Будапеште. Тогда я стал чемпионом мира по упражнению и занял второе место по сумме многоборья.

В последующие годы не раз приходилось участвовать в ответственных всесоюзных и международных встречах. Дважды завоевывал кубок имени И. П. Чкалова, занял первое место на соревнованиях летчиков-спортсменов социалистических стран, проходивших в 1963 году в Тушино.

Осенью 1964 года в Австрии состоялся международный авиационный праздник. Маргарите Кирсановой и мне было доверено выступить на этом празднике. Тогда австрийская газета «Новое время» писала по поводу нашего выступления: «Кульминационным пунктом праздника явилось, без сомнения, выступление двух советских мастеров высшего пилотажа Маргариты Кирсановой и Владислава Лойчикова на их самолетах Як-18П. В течение пятнадцати минут под несложные аплодисменты публики... москвичи выполняли головокружительные фигуры. Специалисты не переставали изумляться.

блестяще выполнили советские спортсмены зеркальный полет («голова к голове»), показав достижение, единственное во всей истории спортивной авиации. Правда, австрийская газета допустила неточность — полет «голова к голове» выполнялся советскими спортсменами до нас, но мы гордимся, что, показанный нами номер получил столь высокую оценку. Мы гордились за нашу Родину, за наше оборонное Общество, которое помогло нам обрести крылья. Мы были счастливы, что представляем на этом празднике великую авиационную державу.

...Прошло более 12 лет, как я растался с аэроклубом. Закончил школу летчиков-испытателей, теперь учу летать самолеты. Не ожидал, что среди летчиков-испытателей встряну так много воспитанников ДОСААФ. Виктор Кирсанов, Борис Дамчак, Владислав Громов, Николай Бессонов, Юрий Абрамович, Гурген Карапетян, Виктор Васильев, Игорь Егоров — все они в прошлом известные спортсмены, мастера спорта, а ныне испытывают современную авиационную технику. Воспитанник Новосибирского аэроклуба Борис Орлов был членом сборной команды СССР по высшему пилотажу, не раз успешно выступал на ответственных соревнованиях. Закалка, полученная в ДОСААФ, помогла ему стать летчиком-испытателем. В 1973 году на сверхзвуковом самолете он установил мировой рекорд скороподъемности, набрав высоту 20 тысяч метров за 2 мин. 49,8 с.

Вероятно существует определенная закономерность, что ряды испытателей пополняются питомцами аэроклубов. Я считаю, что установилась хорошая преемственность поколений в этой профессии. И в самом деле, Валерий Павлович Чкалов, прежде чем стать известным летчиком-испытателем, в Ленинградском аэро-

клубе учил ребят летать на планере. Заслуженные летчики-испытатели Герои Советского Союза Сергей Николаевич Анохин, Мари Лазаревич Галлай, Георгий Константинович Мосолов начали свой путь в большую авиацию в Осоавиахиме с полетов на планерах. В аэроклубах поднялись впервые в воздух такие известные летчики-испытатели, как Валентин Халов, Виктор Расторгуев, Игорь Шелест и многие другие.

Мне с первых дней испытательной работы пришлось встретиться с бывшими инструкторами аэроклубов, ставшими летчиками-испытателями, Михаилом Кондратьевичем Агафоновым и Петром Ивановичем Казылиным. Прекрасные летчики, отзывчивые товарищи, они сохранили замечательную традицию, приобретенную в аэроклубе — научился сам, помоги другому. Например, М. Агафонов был одним из первых инструкторов в школе летчиков-испытателей, научил этой сложной и ответственной профессии немало молодых летчиков. Он и сейчас летает, ведет ответственную испытательную работу.

Я здесь назвал только часть людей, с которыми мне приходится сталкиваться почти ежедневно по службе. А сколько аэроклубовцев стали замечательными военными летчиками, сколько водят пассажирские лайнеры на трассах Гражданской авиации! Причем я говорю только о своих сверстниках.

Мне инструктором пришлось работать недолго, однако и среди моих воспитанников есть летчики, которые достойно поддерживают честь ДОСААФ. Дмитрий Мелоян — командир корабля Ан-12, Валерий Спиридонов водит Ан-24.

Воспитанники аэроклубов одержали много славных побед и на международной спортивной арене. Только по самому популярному спорту звание абсолютных чемпионов мира завоевывали Владимир Мартмянов, Галина Корчуганова, Игорь Егоров, Светлана Савицкая, Виктор Лещо, Лидия Леонова. Я не говорю уже о чемпионах мира по отдельным упражнениям. Советским спортсменам, выросшим в ДОСААФ, принадлежит большинство мировых авиационных рекордов.

Как видим, на примере моих товарищей по спорту можно проследить, с каким верхним открытием путь наше родное оборонное Общество.

В чем тут дело? Почему знания и навыки, полученные в аэроклубе, закалка и опыт, приобретенные в оборонном Обществе, высоко ценятся и приносят столь большую пользу?

Обдумывая летную жизнь свою и многих моих друзей по испытательной работе, я пришел к следующему выводу. Главное состоит в том, что, приходя в аэроклуб, юноши и девушки видят перед собой свою будущую профессию. Они выбирают ее сами, по влечению сердца, причем, выбирая, знают, что она трудна, не прощает ошибок, требует отдавать ей целиком. В становлении тысяч летчиков: военных, гражданских и летчиков-испытателей положительную роль сыграло и играет сейчас то высокое напряжение, в котором жили и живут аэроклубовцы. Ведь все мы работали на заводах, стройках, шахтах или учились в школах, техникумах и институтах, а вечерами и в выходные дни в классах и на летном поле спортивного аэродрома овладевали любимым делом. Если учесть, что в аэроклуб принимают толь-

ко тех, кто хорошо учится и работает, кто активно ведет общественную работу, то станет ясно, какие организованность, трудолюбие, упорство в достижении цели требуются от каждого молодого человека, решившего посвятить себя покорению пятого океана.

Преодоление трудностей во время учебы в аэроклубе закаляет характер, укрепляет волю, приучает ценить время, вырабатывает чувство ответственности, привычку и дисциплину, порядку, размеренному ритму жизни. Все это я прочувствовал на себе. Учеба в аэроклубе совпала с учебой в десятом классе средней школы, а получить аттестат зрелости и свидетельство пилота одновременно — дело нелегкое. И не всякий выдержит такую нагрузку. Слабый или неорганизованный человек не пойдет, уйдет. Поэтому аэроклуб является и своеобразным фильтром для отбора в большую авиацию сильных и самоотверженных летчиков.

Хочу привести один общеизвестный пример. До войны в Москве был аэроклуб Метростроя. Учиться летать метростроевцам было очень тяжело, но они, преодолевая все трудности, что называлось, из-под земли рвались в небо. Когда гитлеровская Германия напала на нашу Родину, воспитанники аэроклуба Метростроя вместе со своими инструкторами ушли на фронт. За мужество и отвагу, проявленные в борьбе с фашистскими захватчиками, 32 аэроклубовца удостоены звания Героя Советского Союза.

Мне и моим товарищам многое дала инструкторская работа в аэроклубе. Бытует такая поговорка: курсанты неучат инструктора летать. Да, кажется, парадокс, но это в какой-то степени так: ведь курсант — задача со многими неизвестными. Научить его и выпустить в самостоятельный полет, а потом закончить с ним летную программу, дело не простое. Произвести анализ полета, сделать правильный вывод, найти ошибку, определить, как ее исправить, от этого порой зависит успех всего процесса обучения.

Теперь я все больше ощущаю пользу от работы с курсантами. Каждый испытательный полет — неизвестное. И хотя каждый раз идти на неизвестное, анализировать предыдущее, делаясь определенным выводом, что может получиться, что можно ожидать, и готовиться к этому.

Празднуя 50-летие родного патристического Общества, мы с гордостью и чувством большой благодарности вспоминаем свои аэроклубы, наших учителей, спортивные аэродромы, где познали радость полета, где определилась наша дорога в жизни.

...Небо над нами просторное! И где, как не в нем, можно завоевывать новые рекорды, одерживать новые и новые спортивные победы, растить новых крылатых богатырей!

Оборонное Общество — дитя Великой Октябрьской социалистической революции. Партия и Советская власть лелеяла в растле его. Вместе с ДОСААФ росли и мы. От имени своих коллег и от себя лично хочется сказать большое спасибо оборонному Обществу за все сделанное, что помогло нам стать полезными людьми для Родины.

В. ЛОЯЧИКОВ,
летчик-испытатель 1-го класса,
мастер спорта

УТРО

*На траве-мураве,
Словно скатерть, белает бетонка.
Облака в синеве
От зари зарумянились тонко.
На неслышимом ветру
Намиваются светом высоты.
Я всегда поутру,
Как на праздник, иду на полеты.
А со мною друзья,
Капитаны воздушной армады.
Нам без неба нельзя,
Мы с рождением душою крылаты.
С пущек сняты чехлы,
Люк задраен в отсеке кабином.
Веселее, орлы! —
Дайте полную мощность турбинам.
Взбурдожен эфир
Громогласной командой: «Взлетаю!»
Начинай, командир,
Поднимай реактивную стая!*

Владимир РОДИОНОВ

ЛЕТЧИКИ

*Следы инверсии — поземка
По небу в полдень голубой,
А на земле стальной струной
Звенит, вибрирует, бетонка.*

*Не пыль столбом стоит — пыльца
Летит с цветов в влетной крошки...
Глубокой сими, как девчонке,
Несем влюбленные сердца.*

*Под вечер выгладило устало
И, может, рано ляжем спать,
Чтоб до восхода солнца встать
И все опять начать сначала.*

Семаюме

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

● НА СТРАЖЕ ЗАВОЕВАНИЯ ОТЧИЗНЫ

60-летию
Великого Октября —
достойную встречу

● СЕМЕРО С «КАЛИБРА» ● КОГДА ВЫРАСТАЮТ КРЫЛЬЯ

50 лет ДОСААФ СССР

● ЗИМНЯЯ СПАРТАКИАДА НА МАРШЕ ● ЧЕМПИОНАТ ПАРАШЮТИСТОВ ● РЕКОРДЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ

● АВИАЦИЯ — НЕПРЕРЫВНЫЙ ПОИСК ● КОСМОНАВТИКА — 1977 ● ГВАРДЕЙСКАЯ АТАКА

● ВЕТЕРАНЫ ПРИШЛИ В ШКОЛУ ● СКОРОСТНЫЕ АВИАМОДЕЛИ ● ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ МОНО- ПЛАНЫ ● ПАРАШЮТЫ МИРОВОГО ЧЕМ- ПИОНАТА ● У НАШИХ ДРУЗЕЙ ● НОВЫЕ КНИГИ



АЭРОКЛУБ — ПУТЕВКА В БОЛЬШУЮ АВИАЦИЮ

Аэроклуб... Скромное здание на одной из тихих зеленых улиц родного города. С ним у меня связаны лучшие воспоминания юности. Не только у меня. Среди мальчишек, приятелей детства, не было ни одного, который не хотел бы подняться в небо на планере или повиснуть под белым куполом парашюта. О самолетах мы пока не мечтали. Считали их чем-то недостижимым.

Как-то так получилось, что об авиации я начал мечтать с самого детства. Мой отец, долгие годы проработавший в авиационной промышленности, вольно или невольно внушил мне уважение к летчикам, интерес к самолетам. Часто, будучи в обществе заводских летчиков-испытателей, по соседству с которыми мы жили, я слышал их разговоры о полетах, об успехах наших конструкторов. Они говорили об этом совершенно буднично, как говорят об обычной работе. Я же, затаив дыхание, жадно ловил каждое слово.

Окончив семь классов, я поступил в авиационный техникум на отделение самолетостроения, в течение двух лет основательно изучал конструкцию самолетов и двигателей. Потом, продолжая учиться, работал сборщиком-клепальщиком на авиационном заводе, непосредственно участвовал в создании современных самолетов. А мечта стать летчиком крепла все больше и больше. Она и привела меня в аэроклуб. Узнав все не-



обходимое, собрал нужные документы, прошел врачебно-лётную комиссию, был признан годным к лётной работе. Это произошло летом 1963 года.

В октябре начались теоретические занятия. Проводились они вечерами, и я сразу почувствовал нехватку времени, потому что занятия в техникуме проводились тоже по вечерам. И тоже с половины седьмого. А до пяти — работа на заводе. Тяжело было. Но и в этом есть свои плюсы. Я научился ценить свое время, научился его планировать, работать самостоятельно, ибо посещать приходилось либо техникум, либо аэроклуб. Так и занимался: сегодня в техникуме, завтра в аэроклубе...

В феврале 1964 года я защитил диплом. Сразу стало больше времени для подготовки к зачетам в аэроклубе, и я успешно их сдал. В дальнейшем все мысли и ожидания были направлены на

лето, которое сулило полеты, открытие пятого океана. нас разбили на летные группы, за группами закрепили летчиков-инструкторов. Мне повезло: моим командиром стала Рабига Ахмеджановна Потемкина, умелая летчица, большой души человек. Не сирому, вначале я был немногим расстроен: у других инструктор, как инструктор — мужчина, а тут — женщина. Но буквально с первых же дней работы всякие сомнения рассеялись. Эта хрупкая, миловидная женщина могла вселить в нас уверенность в свои силы, зарядить такой энергией, что любовь, самое тяжелое дело оказывалось по плечу.

Под руководством инструктора мы прошли наземную подготовку, предшествующую полетам, и, наконец, выехали в лагерь. Здесь нам предстояло пройти главную часть программы — научиться летать на самолете Як-18, подрепить

теорией практикой. В последующие годы мне пришлось осваивать целый ряд самолетов, совершать самостоятельные вылеты на сверхзвуковых истребителях, но ознакомительный визит аэродрома и первый самостоятельный на спортивном Як-18 неизбежны.

Сразу скажу: аэроклуб сыграл огромную роль в моей жизни. Именно здесь, в аэроклубе оборонного Общества в процессе учебы, в результате разговоров с инструкторами, встреч с ветеранами авиации, участниками Великой Отечественной войны зародилась и окрепла мысль стать не просто летчиком, а военным летчиком. После первых полетов с инструктором я понял, что должен и способен воплотить это стремление в жизнь. Тогда же появилась и конкретная цель — поступить в Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков ПВО страны, в которое в то время принимали только тех, кто окончил аэроклубы добровольного Общества.

Быть военными летчиками мечтали многие мои товарищи, курсанты, среди них Виктор Кшипин, Эдуард Осипов, Станислав Ширяев, Вячеслав Новиков, ставший впоследствии летчиком-испытателем, и многие-многие другие. Мы старательно, с огоньком осваивали премудрости летного дела, тонкости выполнения отдельных элементов сложного и высшего пилотажа, готовясь стать воздушными бойцами. Наши летчики-инструкторы Потемкин, Потемкин, Мосягин, Корташов, Кораблев и многие другие бескорыстно, старательно передавали нам свои знания, опыт.

Успех учебы во многом зависит от того, как сложатся отношения инструктора с курсантами. Как правило, они всегда очень хороши. Ребята умеют ценить

труд своего наставника. А если он, наоборот ко всему, обладает хорошими душевными качествами, его будут любить, перенимать у него все лучшее, копировать его. А все, чему научит, будут помнить долгие годы. Так было и с нашим инструктором Рабигой Потемкиной. С первых же дней она завоевала наши сердца.

Мы полюбили ее за то, что она была женой такого же как и сама летчика-инструктора, уважаемого в аэроклубе человека, что у нее было двое детей, а она продолжала работать, летать, отдавая этому делу всю душу. Но не только за это мы полюбили Рабигу. Мы сразу увидели, что она делает все, чтобы научить нас летать, любить небо, чтобы полеты в аэроклубе оказались для нас не эпизодом, а началом новой профессии, воплощением мечты в жизнь.

Но это, как говорится, из области эмоций. А чисто практический? Что мы получили в аэроклубе?

Прежде всего мы научились летать. И это самое главное. Опыт, приобретенный при освоении Як-18, пригодился в военном училище, при освоении более сложных машин. И потом, в боевой авиации. Двигательные навыки, связанные с перемещением органов управления самолетом, будучи приобретенными однажды, сохраняются на долгое время, их приходится лишь совершенствовать, оттачивать, но не приобретать вновь. Так же обстоит дело и с правилами осмотра местности, распределением и перераспределением внимания по приборам при взлете, посадке, выполнении полета. Именно поэтому курсанты авиационных училищ, окончившие аэроклубы, как правило, получают меньше количество вывозных полетов, быстрее вылетают самостоятельно по сравнению с теми, кто поднимается в небо впервые.

Далее. Ознакомившись в аэроклубе с конструкцией самолета и двигателя, основами аэродинамики и самолетовождения,

мы обрели как бы платформу, оттолкнувшись от которой, можно изучать более сложные вопросы конструкции и эксплуатации современных самолетов и двигателей, аэродинамики полета сверхзвукового самолета, способов и средств самолетовождения. Таким образом, поступив в 1965 году в Армавирское высшее военное авиационное училище, я уже был подготовлен к прохождению курса высшей технической подготовки, к переучиванию на более сложную авиатеchnику.

Очень скоро после окончания училища я был назначен на должность командира звена, а командир должен быть подготовлен и как инструктор, и как методист, должен уметь обучать своих подчиненных как на земле, так и в воздухе. И опять здесь вспомнился аэроклуб, методика, по которой нас обучали наши инструкторы, стиль их работы с курсантами, взаимоотношения с ними, забота о них.

Сейчас я слушатель третьего курса Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина, изучаю военные науки под руководством опытных преподавателей, офицеров и генералов, участников войны, Героев Советского Союза. Мы получаем богатейшие знания, которые в ближайшем будущем будем применять на практике, в частях истребительной авиации. Но и здесь мы нередко вспоминаем свои аэроклубы, их организацию, структуру, особенности работы. Мы неглядно видим их связь с последующими учебными организациями. Они помогают высшим военным училищам летчиков в отборе будущих курсантов, облегчают задачу прохождения теоретического курса, переход на новую технику. Они дают правильное направление образу мыслей будущих летчиков, указывают ближайшую и последующие задачи, способствуют их решению.

Капитан В. СТОШ,
военный летчик 1-го класса



НА МИРОВОЙ СПОРТИВНОЙ АРЕНЕ

Мировые чемпионаты по различным видам авиационного спорта — это смотр достижений покорителей пятого океана различных стран. И на них советские авиационные спортсмены одерживают убедительные победы, хотя даются они не сразу и не легко.

Чемпионаты мира по высшему пилотажу проводятся регулярно, начиная с 1960 года. Первым чемпионом мира по высшему пилотажу в 1960 году стал инженер Пражского завода сельскохозяйственных машин Ладислав Безак. Пальму первенства своей родной стране в 1966 году в небе Москвы завоевали Владимир Мартемьянов — среди мужчин, и среди женщин — Галина Корчуганова. Впервые они были провозглашены абсолютными чемпионами мира по высшему пилотажу. В 1970 году небо Англи стало счастливым для советских авиационных спортсменов. Абсолютным чемпионом мира стал мастер высшего пилотажа Игорь Егоров. Среди спортсменок сильнейшей в мире оказалась Светлана Савицкая.

В минувшем, 1976 году в Киеве состоялся VIII чемпионат мира по высшему пилотажу. На новом замечательном самолете Як-50 знания абсолютных чемпионов мира завоевали среди мужчин — Виктор Лещо, среди женщин — Лидия Леонова.

Команды парашютистов СССР одиннадцать раз завоевывали звания сильнейших на мировых чемпионатах, а на выс-

шую ступеньку пьестала чемпионом мира наши парашютисты и парашютистки поднимались 27 раз. В свое время спортивная общественность чествовала победителей парашютистов — И. Федчишина, Н. Пряжину, В. Крестьянникова, Н. Ушаева, Н. Сергееву и других отважных покорителей воздушного океана. На мировом чемпионате в минувшем году в небе Италии абсолютными чемпионами мира стали воспитанники оборонного Общества Г. Сурабко и В. Загорецкая.

Полвека назад состоялась первые всемирные соревнования авиамodelистов. Чемпионы страны сумели выйти на международную арену и достойно защищают спортивную честь Родины. Одиннадцать раз они завоевывали в командных зачетах звания сильнейших, 15 спортсменов удостоившись званний чемпионов мира. В 1976 году в Швеции состоялся очередной чемпионат мира по моделям-копиям самолетов, на котором чемпионами мира стали харьковские гошники В. Сураев и В. Барков. Немало побед на международных соревнованиях завоевано также нашими вертолетчиками, планеристами.

ШКОЛА МУЖЕСТВА

Когда меня спрашивают, что мне больше всего запомнилось в жизни, я отвечаю: первый прыжок с парашютом. Так остры, неизгладимы впечатления о нем. Но впечатления — это еще не все: первый прыжок с парашютом изменил мои жизненные планы, судьбу.

Произошло это два года назад. Будучи курсантом Алма-Атинского высшего общевойскового командного училища имени Маршала Советского Союза И. С. Конева, я однажды наблюдал, как прыгают парашютисты. И меня увлекла романтика неба. Увлекла накрепко, по-настоящему. Оценив свои возможности, я решил попробовать силы в деле отважных и мужественных. С этой целью я и пришел в Алма-Атинский аэроклуб ДОСААФ.

...Аэродром недалеко от города. Приземистые «винюшки» расположились на краю взлетной площадки. А поодаль, возле небольшого аэродромного домика, выстроились ровные шеренги аэроклубовцев. И я среди них. Уже с парашютами. Спереди — запасный, сзади —

основной. Тело туго перетянуто лямками. Возле нас хлопочут инструкторы, придирчиво проверяют подвесную систему, узлы парашюта, контровку. Наши наставники возбуждены в радости не менее нас первокурсников. Улыбаются, шутят. Еще бы: сегодня, вот сейчас из их заботливых рук выпорхнет еще одна стайка молодых, вступающих на крыло спортсменов.

Это они, наши наставники, учителя, опытные мастера своего дела, терпеливо и вдумчиво обучали нас премудростям нелегкой профессии. Вот, переходя от одного парашютиста в другому, проверяет подгонку подвесной системы инструктор Павел Павлович Бугров. Добрый, отзывчивый, влюбленный в свою профессию, Пал Палыч, как любовно мы его называем, умело передавал нам свой опыт, прививал необходимые навыки. И нам, новичкам, было чужу у него поучиться. Он совершил более 200 прыжков с парашютом. Своей силой воли, мужеством, любовью к профессии он зарезил нас с первых часов пребывания в стенах аэроклуба. Он столько рассказывал нам об истории парашютизма, в каждый его рассказ был интересен, увлекателен. А когда мы перешли в изучению материальной части, то и здесь проявилось незаурядное умение Павла Павловича. Он вселил в нас глубокую уверенность в безотказность наших отечественных парашютов, заставил поверить в них.

А как он знает парашютную технику! Как он разбирается в ней! И в этом он тоже для нас пример. Особенно для меня, курсанта училища, воина. Я понял,

что так же глубоко, детально надо знать свое боевое оружие, так же умело им пользоваться.

Наблюдая за Бугровым в тот незабываемый день, я видел, как он волновался. Да он и не скрывал этого: его беспокойство естественное, чисто человеческое. Не скрывал он и другого: уверенности в своих силах, способностях, навыках. И я подумал о том, что мне, будущему офицеру, командиру, надо так же беспокоиться о будущем своих подчиненных, об их боевой подготовке, выучке. И добиваться того, чтобы вот так же быть уверенным в них, в их силах, способностях, навыках.

Раздалась команда, и цепочка молодых парашютистов, в числе которых и я, направилась к самолету. Последний шел Павел Павлович. Но мы знали, что прыгать он будет первым. Это стало его «железным» правилом, законом. Агитация, так сказать, личным примером. Самолет взлетел, сделал круг над аэродромом, лег на нужный курс и вскоре подошел к площадке приземления. Встал и прошел к двери бортмеханик. «Значит скоро прыгать», — подумав я, и меня охватило волнение. Сердце забилось так, что, казалось, выскочит из груди. Шмякающий комочек подступил к горлу. Но стоило мне взглянуть на нашего командира, на Павла Павловича Бугрова, — спокойного и уверенного, как страха будто и не было.

— Не волнуйтесь, все будет нормально, — сказал мне Павел Павлович.

И, действительно, все произошло как и следовало ожидать. Правда, я не увидел всех прелестей первого прыжка, не ус-



пол из ушей. Все произошло так неожиданно и быстро... Когда я взглянул вверх, парашют уже был раскрыт, огромный зонт купола заслонил от меня часть голубого неба. Но что отчетливо помню — это тишину. Удивительную тишину после гула самолета и свиста ветра в ушах. Будто ничего этого и не было. Я парил в воздухе словно птица, и это было превыше всего ожидаемого. Мне захотелось пять или просто кричать. Так велика была радость. Но земля приближалась, я сгруппировался, вынес, как нас учили, ноги вперед и вскоре почувствовал удар о землю.

Есть парашют прыжок! Есть парашют... Первый... — словно повторяло мое сердце.

Белое полотнище плавно опустилось подле меня, но я не поднимался с земли, лежал и смотрел в синеву. Не верилось, что там был минутой назад, опустился оттуда словно на крыльях. И первое желание, которое охватило меня, — прыгать! Прыгать еще и еще! До бесконечности!

Первым, кто поздравил нас, был Павел Павлович, наш наставник, наш командир. Потом был второй, третий прыжок, пятидесятый, сотый, двухсотый. А вскоре подошло время выпуска из училища. И когда на комиссии меня спросили, где бы хотел служить, я, не колеблясь ни секунды, ответил:

— В воздушно-десантных войсках.

И вот сейчас я — офицер-десантник. Командир взвода десантников. Число прыжков с парашютом перевалило за 230. Но каждый раз, когда я совершаю очередную, то непременно вспоминаю первый и ставший родным аэроклуб. Ведь это он сыграл такую роль в моей жизни.

Часто скажу: трудно на первых порах быть командиром, трудно работать с людьми, подчиненными, обучать их, воспитывать. Но моему становлению помогло то, что за плечами, кроме училища, был аэроклуб, его суровая школа испытаний на мужество, его инструкторы, прививавшие мне выдержку, самообладание, показывавшие пример работы с подчиненными.

А они, подчиненные — резные. Одни — прямо со школьной скамьи, другие — от станков, тракторов, комбайнов. Но большинство и тех и других, как и я, прошли начальную, ознакомительную подготовку в аэроклубах. Взять, к примеру, рядового А. Волкова. В армию он пришел, имея на своем счету 25 прыжков. Здесь к прежнему счету добавилось еще семь. Он совершает прыжки уверенно, грамотно, смело. А почему! Да потому, что подготовка в аэроклубе ДОСААФ сыграла большую положительную роль.

Или взять старшего сержанта Е. Житниченко. В Харьковском аэроклубе он совершил три прыжка. Сейчас на счету воина около 30. Залекна, знания, полученные в стенах учебного заведения ДОСААФ, помогли ему стать опытным десантником.

То же самое можно сказать о ефрейторе П. Свандуновиче, рядовом И. Пустовите. Да разве всех перечислишь! Каждый воин моего взвода прошел курс обучения в клубе ДОСААФ. А от этого, без преувеличения скажу, легче нам, воспитателям, командирам.



ПРИНАДЛЕЖАТ СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ

ЗАБОТАМИ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ, следуя заветам В. И. Ленина, наша страна в предвоенные годы стала могучей авиационной державой, страной массового авиационного спорта, обладающей большим количеством мировых рекордов. Не сразу были завоеваны вершины мировых достижений, не сразу страна Советов обрела славу крылатой державы.

Как известно, в феврале 1936 года Советский Союз стал членом Международной авиационной федерации (ФАИ), а в апреле того же года Совнарком СССР возложил обязанность регистрации авиационных рекордов и представления их в ФАИ для утверждения на Центральном аэроклубе. С этого рубежа и начался отсчет мировым достижениям советских авиационных спортсменов. Прошло всего лишь три года, и в 1939 году Советский Союз по числу авиационных рекордов вышел на первое место в мире.

Как рождался эти рекорды, кто их устанавливал? В числе первых рекордсменов мира в плавде советских авиационных спортсменов следует назвать ныне заслуженного мастера спорта Виктора Михайловича Иванченко, который на двухместном планере 21 октября 1936 года пролетел по прямой 133,4 километра. В следующем году этот выдающийся мастер сумел преодолеть на планере расстояние в 407,6 километра.

Летчики страны Советов в те годы также установили немало мировых рекордов в полетах на дальность, скорость и высоту. Всему миру стали известны подвиги в небе В. Чкалова, М. Громова, В. Коккинаки, В. Гризодубовой, П. Осипенко, М. Расковой, П. Головина, А. Юмашева, М. Нюхтикова и другие. Они намного улучшили мировые достижения в полетах на дальность, скорость и высоту, прославив отечественную школу самолетостроения, советскую авиацию. Изумительный мир своими успехами в небе наши парашютисты В. Евсеев, Н. Евдокимов, К. Кайтанов, Н. Аминтаев, Н. Камнева, В. Харлахов, В. Романюк, а также энтузиасты малой авиации — моделисты И. Кулаковский, Е. Борисевич, М. Васильченко, Г. Любушкин и другие.

В годы войны патриоты советской Родины — авиационные спортсмены внесли достойный вклад в великое дело разгрома врага, они свято с оружием в руках защищали свою Отчизну, свободу и независимость советских людей. В послевоенные годы ряды авиационных спортсменов пополнились молодежью, успешно штурмующей мировые достижения. И в том, что ныне, в дни 50-летнего юбилея оборонного Общества одна треть мировых авиационных рекордов принадлежит нашей стране — наглядное подтверждение высокого мастерства, отваги и мужества наших спортсменов.

Мы законно гордимся достижениями советских космонавтов и в таблице мировых рекордов с удовлетворением читаем имена наших первопроходцев аэселеной — Ю. Гагарина, В. Терешковой, А. Леонова, В. Кубасова, А. Елисеева, Е. Хрунова, В. Быковского, Г. Берегового, А. Фалаленко, В. Волкова, Г. Горбатко, В. Шаталова, Г. Шонина. Впереди — новые старты в космос, новые достижения покорителей вселенной.

Мы живем в эпоху бурного развития науки, техники, в том числе и авиации. Ярким показателем бурного роста авиационной техники является непрерывный штурм мировых рекордов летчиков, парашютистов, планеристов, авиамodelистов. Таблица мировых достижений непрерывно обновляется и в ее штурме советские спортсмены идут в первых рядах. Обладателями мировых рекордов на летательных аппаратах различного класса являются наши спортсмены А. Федотов, М. Комаров, П. Остапенко, В. Степанов, Я. Верников, А. Липко, А. Тюрюмин, М. Попович, Н. Проханов, Л. Зайцева, С. Савицкая, Е. Мартова, М. Соловьева, Р. Шихина, Г. Корчуанова, Г. Бурьянов, Н. Андриевский, Б. Константинов, А. Митронин, Ю. Сухомин, А. Тимофеев, С. Дедуя, Ю. Романов, Г. Пакилев, В. Коккинаки, И. Давыдов, Л. Уланова, Г. Ефимов, В. Авершин, Е. Никитин, А. Захаров, В. Белов, П. Якушкин, М. Михайлов, А. Смирнов, А. Сушко, В. Святошников, Б. Галицкий, Г. Расторгуева, В. Колошенко, И. Конев, Т. Руссиян, Д. Ефремов, О. Клепикова, Г. Павлова, И. Горхова, Т. Загайнова.

Как известно, ФАИ стала регистрировать рекорды парашютистов только с 1951 года. С того рубежа наши парашютисты основательно вписались в таблицу рекордов и сегодня я нею значатся советские спортсмены Е. Андреев, О. Комиссарова, А. Скопина, В. Богданов, Э. Эсендеров, В. Закощайцев, О. Церлокевич, а также десятки советских спортсменов-парашютистов — победителей в групповых прыжках.

Большие достижения одержаны советскими авиамodelистами, завоевавшими многие рекорды мира. В таблицу ФАИ занесены следующие имена энтузиастов малой авиации — В. Федоров, Г. Чигалин, П. Мотекайтис, Е. Борисевич, Г. Любушкин, А. Дубенцкий, А. Назаров, В. Титов, А. Павлов, В. Мясинин, Л. А.дошин, В. Гукун, Б. Шкурский, С. Жидков, А. Кузнецов, Л. Липицкий.

Советские авиационные спортсмены имеют могучие крылья. Дала им крылья Родина, Партия, Народ, ш они, верные сыны страны Советов, достойно славят Отчизну рекордами в небе.



ПЕРЕД НАМИ — НОВЫЕ РУБЕЖИ

Завершился знаменательный год в жизни нашей Родины — год исторического XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза. Наша любимая Отчизна стала еще краше, богаче, сильней. Укрепилась ее экономическая и оборонная мощь.

Свой вклад в строительство коммунистического общества вносит в четырежды орденоносная Башкирия, взявшая хороший старт в пятилетку. Коллективы промышленных предприятий республики досрочно выполнили повышенные обязательства. сверх заданий реализовано продукции на десятки миллионов рублей. Труженики сельского хозяйства, широко развернувшие социалистическое соревнование, вырастили хороший урожай зерновых культур, организованно провели уборку и сдали государству два миллиона 445 тысяч тонн зерна.

Этот трудовой подвиг получил высокую оценку Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева. В его приветствии отмечается, что успехи, достигнутые республикой, — результат умелого использования возросшей технической вооруженности колхозов и совхозов, самоотверженного труда всех работников сельского хозяйства, помощи рабочего класса, результат большой по-

литической и организаторской работы партийных, советских, профсоюзных и комсомольских органов.

Проникновенные, наполненные душевной теплотой сердечные слова Леонида Ильича Брежнева вдохновляют труженников Башкирии на новые свершения.

Вместе со всем советским народом, в едином трудовом строю, идут члены оборонного Общества республики. Выполняя решения XXV съезда КПСС, мы стремимся поднять на новую качественную ступень всю военно-патриотическую,

циальности. Причем, свыше половины из них — непосредственно в первичных организациях Общества.

Башкирский областной комитет ДОСААФ находится в новом отличном здании на бульваре Славы, над рекой Белой.

Авиационные спортсмены хорошо знают дорогу на аэродром Уфимского авиаспортивного клуба. Тот самый, на котором много лет назад я впервые сел в кабину самолета и поднялся в воздух...

Работая ряд лет председателем Баш-



Дважды Герой Советского Союза М. Т. Гареев среди учащихся техникума.

оборонно-массовую и спортивную работу, сделать ее более эффективной и действенной.

Если накануне VII съезда ДОСААФ СССР в республике насчитывалось менее девяносто тысяч членов Общества, то сегодня их число возросло на четверть миллиона. И это не случайно. Советские люди, как свое родное, кровное дело восприняли наказ Коммунистической партии: «Все, что создано народом, должно быть надежно защищено».

Новые рубежи достигнуты в развитии военно-технических видов спорта. Ежегодно десятки тысяч человек выполняют разрядные нормативы. Только в минувшем году подготовлено 12 мастеров и 18 кандидатов в мастера спорта.

В наших организациях обучают шоферов, трактористов, радистов, спортсменов-лечатиков, мотоциклистов, парашютистов, электриков, мотористов, мастеров по эксплуатации и ремонту радио- и телеаппаратуры. За год в республике подготовлено без затраты государственных средств в отрыве от производства чуть ли не сто тысяч технических спе-

циального областного комитета ДОСААФ, организации, одной из основных задач которой является подготовка молодежи и службе в Вооруженных Силах, я постоянно общался с 17—18-летними юношами. Естественно, сравниваю их с призванниками сороковых годов — своими сверстниками. Сложные чувства охватывают при этом. Присматриваюсь, как отец к подросткам сыновьям, И как человек, который старше не просто на тридцать с лишним лет, а на целую войну — на Великую Отечественную! А год дав войны счет особый.

Вспоминается, как в 1944 году мне поручили сформировать эскадрилью из летчиков, только что окончивших училище. И хотя мы были почти ровесниками, они показались очень молодыми — ведь тогда за моими плечами были три года войны и 132 боевых вылета.

Несколько же юными представляются теперь те, кто родился через 10—12 лет после войны! Они иные, чем были мои сверстники. Сегодняшний юноша хорошо образован: у него, как правило, — аттестат зрелости; он обладает большим запасом информации, стремится самостоятельно судить обо всем происходящем. Работать с такой молодежью приятно, но и нелегко.

От ДОСААФ, продолжившие главные традиции Осоавиахима, требуется готовить квалифицированных специалистов, которые в армии должны в кратчайший срок занять место в строю, в боях расчета. Наши организации прилагают много усилий, чтобы решить эту задачу.

Большое удовлетворение вызывают письма из частей, расположенных в различных военных округах. В них командиры тепло отзываются о воинах — наших земляках, благодарят за отличную подготовку, примерное поведение, высокую ответственность за порученное дело.

Как летчик, я сравниваю программу аэроклуба сороковых годов с нынешней, и вижу, насколько усложнились требования к подготовке курсантов. Авиация стала иной и технический уровень обучения будущих летчиков несравнимо поднялся. Ныне в аэроклубах курсанты осваивают от «небесные тихоходы» У-2, а стрелительные реактивные самолеты и вертолеты.

Вертолетный спорт у нас начали заниматься всего два года назад. Результаты приличные. В июне команда Уфы на зональных соревнованиях в Кирове заняла призовое место.

Сборная команда Башкирии по парашютному спорту постоянный призер зональных соревнований. Наши парашютисты участвуют также в розыгрыше первенства Приволжского военного округа, кубка имени В. Чкалова, кубка «Белое золото», первенства вузов страны. В прошедшем спортивном сезоне парашютисты Н. Пенчук, Н. Дмитриева, Т. Чиглинцева, М. Муртеева выполнили нормы мастера спорта. На всеююзных студенческих соревнованиях Татьяна Чиглинцева завоевала первое место по воздушной акробатике.

Это не единичные факты. За последние три года в Уфимском авиаспортивном клубе в парашютном зенне подготовлено 10 мастеров спорта, 12 кандидатов в мастера и более 1500 спортсменов-разрядников.

В то же время мы не можем не обращать внимания на отдельные случаи недисциплинированности, слабой организованности среди парашютистов. Успехи — успехами, а в недостатках нам необходимо серьезно бороться.

Полвека назад в Уфе открылись первые курсы авиамоделистов. На аттестатах, выданных курсантам после их окончания, было написано: «Первые моделисты — лучшая надежда красного воздушного флота. Да здравствуют пионеры моделизма — будущие летчики».

Так оно и оказалось. Все, кто окончил эти курсы, стали авиаторами.

В те далекие годы лишь десятки юношей увлекались авиамоделизмом. В настоящее время в кружках малой авиации в республике более двух тысяч человек. Среди них — два мастера спорта и четыре кандидата в мастера.

В летопись боевой славы Великой Отечественной войны запечатлены имена патриотов советской Родины — наших земляков: Бесстрашного комсомольца рядового Александра Матросова и лейтенанта Мининкина Губайдуллина, закрывших своими телами амбразуры вражеских дотов; командира танкового батальона Гафизулле Арсланова, воздушного Красное Знамя над Будапештом; партизана Василия Белова, Бесстрашного

с зарядом гранаты под немецкий поезд на участке железной дороги Белые берега — Милинская...

Знаменателен такой факт: первичная организация Осоавиахима башкирской деревни Вторая Кинза, Куорганского района, состоящей из 30 дворов, дала стране трех Героев Советского Союза!

В годы войны отличились многие питомцы аэроклуба Башкирии. Среди тех, кому присвоено звание Героя Советского Союза — Александр Васильевич Вакульский, Гумер Хажинурович Миннибаев, Владимир Алексеевич Секин, Павел Федорович Алексеев, Иван Васильевич Оглоблин — всего 25 человек. Десятки тысяч членов Осоавиахима за боевые подвиги были награждены орденами и медалями.

Если спросить любого представителя старшего поколения, кто еще в юности научил нас любить Родину, выполнять заветы Ленина, беззаветно служить делу партии, мы, не задумываясь, ответим — Ленинский комсомол, Коммунистическая партия!

Если спросить каждого из многих бывших фронтовиков и нынешних воинов, кто помог ему еще до призыва в армию овладеть основами военных знаний, боевой техникой и оружием, то получим однозначный ответ: наше славное Краснознаменное оборонное Общество.

В своей работе мы тесно связаны с комсомолом. Наше боевое содружество ярко проявляется в большом и ответственном деле воспитания пламенных патриотов, мужественных защитников Родины.

Нам, солдатам, участникам Великой Отечественной войны, хорошо известно значение морального фактора в вооруженной борьбе. Мы победили немецко-фашистских захватчиков не только силой оружия, но и силой духа, идейной стойкостью. Этот исторический урок следует помнить. Интересы Родины, задачи коммунистического строительства требуют, чтобы наши юноши в девушки воспитывались на героических традициях отцов и дедов, были всегда готовы на новые трудовые и ратные подвиги.

В последние годы башкирские областные комитеты ДОСААФ в ВЛКСМ, выполняя указания Коммунистической партии в Советского правительства, осуществили ряд мер по развитию и совершенствованию военно-патриотической и оборонно-массовой работы среди молодежи.

Школой патриотического воспитания молодого поколения стали Всесоюзные походы комсомольцев в молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы. За прошедший год совершенно более 2900 походов. В них участвовало почти 80 тысяч человек. Юноши и девушки побывали в Брестской крепости, на местах боев за освобождение Украины, Белоруссии, в Волгограде, под Москвой, в Ленинграде. Прочно вошли в жизнь военно-спортивные игры «Зарница» и «Орленок» и лагеря, клубы юных моряков, отряды красных следопытов.

Деятельность первичных организаций ДОСААФ во многом зависит от активности тех, кто руководит ими, кому доверено это важное дело. Первичная организация уфимского ордена Трудового Красного Знамени завода синтетического спирта им. 40-летия ВЛКСМ в неде-

ляком прошлом считалась одной из outstanding. Дело пошло на лад, когда председателем комитета ДОСААФ заводская партийная организация рекомендовала бывшего комсомольского вожака, передовика производства, ударника коммунистического труда Анатолия Хлытчиева.

Сборная команда завода уже дважды завоевывает переходящий кубок на республиканских соревнованиях по приему и передаче радиogramм, а Елена Казарян стала чемпионкой РСФСР по хокею на лисе.

За содействие оборонной работе заместитель директора К. Грязнов награжден грамотой ЦК ДОСААФ СССР. В настоящее время первичная организация — одна из лучших в городе. Она награждена знаком «За активную работу».

Бывшие летчики-воспитанники авиаспортиблуса — активно участвуют в работе оборонного Общества. Так, например, Герой Советского Союза В. Секин — начальник Стерлитамакского авиаспортиблуса — в порядке своей общественной обязанности руководит авиамодельными кружками на предприятиях, участвует в военно-патриотическом воспитании молодежи. В прошлом боевой летчик В. Байков возглавляет авиамодельную секцию на республиканской станции юных техников.

В течение многих лет в республике успешно проходит месячники и недели оборонно-массовой работы, посвященные годовщинам Советской Армии, дням Воздушного и Военно-Морского Флота СССР. Только в период последнего месячника состоялось свыше пяти тысяч встреч с Героями Советского Союза, Героями Социалистического Труда, с ветеранами войн. Прочтано более восьми тысяч лекций и докладов на военно-патриотические темы, по ленинским заветам о защите социалистического Отечества, о массовом героизме советских воинов и партизан, беспримерном подвиге рабочего класса, колхозного крестьянства и советской интеллигенции в годы Великой Отечественной войны. В сотнях первичных организаций открыты музеи, комнаты ДОСААФ и боевой славы.

Во время подготовки к 50-летию ДОСААФ большим событием явилось проведение республиканской научно-практической конференции по совершенствованию оборонно-массовой работы и военно-патриотического воспитания трудящихся. В ней участвовало более 400 представителей партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, советских органов, военные комиссары, работники просвещения и общества «Знание», председатели первичных организаций, районных и городских комитетов, начальники спортивно-технических клубов и учебных организаций, ветераны оборонного Общества. В прениях выступило 27 человек. В ходе конференции мы обобщили опыт работы, поделились планами, вскрыли недостатки, наметили пути их преодоления.

В распространении передового опыта работы лучших организаций ДОСААФ большую роль играют радио- и телепередачи, которые мы организуем совместно с обществом «Знание». Например, только в минувшем году таких передач состоялось более сорока. Среди них наиболее удачными считано передачи: «Воздушные виртуозы», «Спорт сме-

ных, «Старт в небо». Все это связано с развитием патристических газет. За прошлый год опубликовано более трехсот статей и заметок об оборонно-массовой работе.

Наша областная организация в течение последних трех лет занимает призовые места во Всесоюзном социалистическом соревновании. Неся юбилейную вахту в честь 50-летия ДОСААФ, мы настойчиво боремся за то, чтобы снова оказаться в первых рядах.

Наступивший год выдвигает перед нами новые большие задачи. Десятая пятилетка как для всей страны, так и для организаций ДОСААФ призвана стать пятилеткой повышения качественных показателей во всей нашей работе. В деятельности каждого комитета, клуба, первичной организации Общества должно найтись свое отражение требование партии — работать лучше, работать эффективнее, работать с максимальной отдачей.

Перед нами новые рубежи. Предстоящий VIII съезд ДОСААФ СССР определит задачи и перспективы нашей дальнейшей деятельности. Необходимо уже сейчас мобилизовать активистов Общества на пропаганду и осуществление решений съезда по всем направлениям оборонно-массовой, военно-патристической, учебной и спортивной работы.

В десятую пятилетку в республике запланировано совершенствование материально-технической базы Общества. Предстоит заложить фундамент Дома ДОСААФ в Уфе. На строительство новых учебных комплексов, которые должны войти в строй к 1980 году, выделено более трех миллионов рублей. Несомненно, что расширение материальных возможностей будет способствовать повышению качества подготовки кадров для Вооруженных Сил в народного хозяйства, а также благотворно повлияет на развитие военно-технических видов спорта.

Ближайшая задача состоит в том, чтобы обеспечить дальнейшее развитие массовости военно-технических видов спорта. Следует привлечь как можно больше членов оборонного Общества и систематически заниматься самолетным, вертолетным, автомобильным, мотоциклетным, авиамодельным, радио, подводным и другими видами спорта. В то же время не следует упускать из вида необходимость улучшить учебно-тренировочную и воспитательную работу по подготовке спортсменов-разрядников, кандидатов в мастера и мастеров спорта.

Дальнейшее внедрение общественных начал во всех звеньях патристического Общества остается важной обязанностью комитетов. Нам предстоит и впредь, под руководством партийных организаций укреплять и совершенствовать деловые связи с профсоюзами, комсомолом и другими организациями. Особое внимание при этом необходимо обратить на работу в школах и профессионально-технических училищах.

Новый подъем военно-патристической работы будет способствовать воспитанию сотен тысяч патристов, готовых в любой момент встать на защиту нашей социалистической Родины.

М. ГАРЕЕВ,
двукратный Герой Советского Союза

РАДОСТЬ СВЕРШЕНИЙ

С самого начала трудовой жизни я чувствовал локоть старших товарищей, их участие в моей судьбе, типичной для миллионов советских людей.

Пятнадцатилетним подростком пришел на завод. Мастер приветливо, хотя и с пристрастием, осмотрел мою щуплую фигуру, потом, слегка подтолкнув в плечо, подвел к токарному станку...

Заботливо и терпеливо учили старшие. Уже через три месяца носил в кармане удостоверение токаря третьего разряда. Сильнее почувствовал ответственность, сделавшись рабочим человеком. Наставник достался хороший. Это С. Свердлов, старший мастер, секретарь цехового партбюро. Поддерживал, показывал; появилась уверенность в своих силах.

Трудовое соперничество рождает трудовые победы. Все участвуют в социалистическом соревновании. О чувстве времени, о растущих творческих способностях коллектива свидетельствует обновление производства в последние годы. Большой прирост продукции достигается за счет повышения производительности труда.

Истекший год — год XXV съезда КПСС — мы завершили достойно, порадовав Родину большими успехами.

А впереди — новые рубежи. Комсомольцы, вся советская молодежь не жалеют сил для осуществления величественных предначертаний XXV партийного съезда. Как боевую программу своей деятельности они восприняли речь товарища Л. И. Брежнева на октябрьском Пленуме ЦК КПСС, материалы сессии Верховного Совета СССР, активно борются за повышение эффективности производства и качества работы.

Сегодня советская молодежь, идя дорогой отцов, продолжает ее, прокладывает путь дальше, в будущее. Она принимает славные традиции стахановского движения, ударничества, подвига отцов — героев, построенных Комсомольськ в Днепрогэс, Турксиб и Магнитку. С начала десятой пятилетки сто важнейших строек объявлены ударными, комсомольскими. По почину комсомольцев и молодежи столичного автомобиль-

ного завода имени Лихачева патристическое развернулось массовое патристическое движение под девизом «Пятилетка эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодежи!»

Живым примером были и остаются коммунисты, ветераны труда, снискавшие заслуженный авторитет безупречным выполнением общественного долга, правофланговые социалистического соревнования. У них прежде всего мы учились честному и добросовестному, подлинно коммунистическому отношению к делу.

От поколения к поколению передается пафос созидательного труда творцов новой жизни. И в нынешних славных свершениях советского общества живут революционный дух коммунистических субботников в первых пятилетках, героика ударных фронтовых бригад и послевоенных восстановительных работ. Живые узы кровного родства, общих интересов и целей неразрывно связывают отцов и сыновей в единой семье строителей коммунистического общества, тесно сплоченной вокруг ленинской партии. Это великое единство поколений все более крепнет в борьбе за выполнение исторических решений XXV съезда КПСС, с канцидом нашим шагом вперед, к коммунизму.

Не ошибусь, если скажу, что в замечательных делах юношей и девушек проявляется жизненная сила трудовых традиций всего народа. Под их воздействием формируются у молодых любовь, уважение, привычка к труду. Эти черты воспитывают и семья, и школа, и комсомол, и широкая общественность, весь строй нашей жизни.

Большое место в моей жизни, рабоче-го и спортсмена, занимает ДОСААФ, пятидесятилетие которого широко отмечается в стране. Оборонное общество помогло определить профессию, в его кружках я получил первые трудовые навыки. Под руководством инструкторов ДОСААФ научился строить авиамодель, познал радость полета маленького самолета, сделанного своими руками.

Занятия авиамоделизмом — одним из популярных видов военно-технического спорта — повышают волевою и физическую закалку, помогают овладеть секретами токарного дела, лучше справиться с производственными заданиями, подготовиться к умелой защите любимой Родины.

Летающая модель навсегда запала в мою душу, привила любовь к авиации, к эксперименту, исследованию, без чего невозможно добиться большого успеха в труде, учебе (учусь в авиационном институте на вечернем отделении) и высоких спортивных результатах.

Почти пятнадцать лет потребовалось



ЧЕМПИОНЫ 1976

- Парашютисты Г. Юрно [ВДВ], И. Амплеева [Серпухов, ДОСААФ] — слева сверху.
- Таймерист Е. Вербницкий [Харьков] — слева внизу.
- Воздушные бойцы В. Швецов и С. Лебедев [ВВС] — справа сверху.
- Планерист О. Пасечник [Москва] — в центре.
- Парашютист А. Осипов [ВВС] — справа внизу.



Фото В. ТИМОФЕЕВА



для того, чтобы занять самую высокую ступеньку пьедестала почета, получить титулы чемпиона СССР и победителя международных соревнований. Этого я достиг с помощью своих товарищей, постоянного поиска, стремления найти то новое в конструкции модели и двигателя, что обеспечивало бы резко увеличение спортивных результатов.

В Харькове, на чемпионате страны, посвященном 50-летию ДОСААФ, моя модель летала со скоростью 244 километра в час. В Болгарии на международных соревнованиях спортсменов социалистических стран ее скорость была уже 246. Вслед за этим на Всесоюзном турнире студентов превышен и этот результат, — 246,576. Если за три года — с 1973 по 1975-й — скорость возросла лишь на 3 км — с 229 до 232-х, то только в истекшем году она увеличилась почти на 17 километров в час. Конечно, и эти показатели далеко не предел.

Испытываю радость, что выполнил свои повышенные обязательства, взятые в честь 50-летия ДОСААФ и VIII съезда оборонного Общества, и встретил знаменательные даты новыми достижениями.

Но не к лицу нам, комсомольцам, останавливаться на достигнутом. Резервы нашего спорта далеко не исчерпаны. Нелегко одолеть все тонкости авиамодельного дела. И здесь не обойтись без помощи ученых, специалистов. Я, например, ощущаю поддержку в институте, где умусь. Так, сотрудники кафедр Н. Крутоголозов и В. Колосков помогли впервые применить в авиамодельной практике электронную сварку, провести в аэродинамической трубе продувку моделей.

Не могу не вспомнить добрым словом старших товарищей Валерия Тимофеева и Николая Маслова, богатый спортивный опыт которых взял на вооружение.

Решения XXV партийного съезда, октябрьского Пленума ЦК КПСС нацеливают нас на всемерное повышение эффективности и качества работы. С гордостью за наш народ, за Родину все комсомольцы первичной организации изучают речь Леонида Ильича Брежнева на октябрьском Пленуме ЦК КПСС и материалы пятой сессии Верховного Совета СССР. Поистине шагами саженцами и будем идти в десятую пятилетку! Заглядывая в завтрашний день, видим Родину еще богаче и могущественнее.

Ответ на заботу партии и правительства у нас может быть только один: работать еще производительней, с максимальной отдачей, радовать Отчизну новыми победами в труде и спорте.

В. МАСЛЕНКИН,
токарь, мастер спорта,
чемпион СССР
по скоростным моделям самолетов



ВСЕГДА БЫТЬ ВПЕРЕДИ!



Я член ДОСААФ. И горжусь этим. Я член Общества, которое помогло найти мне путь в жизни, подарило радость парения под облаками, научило не теряться в трудную минуту, в настойчиво идти к намеченной цели.

Когда еще учился в Черниговской средней школе, я мечтал стать летчиком. Обрадовался, узнав, что организуется в школе парашютный кружок: если прыгну, думаю, легче будет поступить в летное училище, да и проверю себя — смогу ли!

Занятия в аэроклубе увлекли. Здесь было интересно, необычно. Я попал в совсем другой мир, чем в школе. И ребята какие-то другие. Дружные. Увлеченные. Все они жили одним стремлением — добиться лучших результатов в спорте, совершить как можно больше прыжков, научиться «крутить» фигуры, попадать в центр круга.

Учили нас замечательные наставники, страстно влюбленные в свое дело мастера спорта Иван Бороуха, Антонина Алимова, Николай Дешевой.

Я уже имел на счету почти 200 прыжков, когда призвали в армию. К моему счастью, попал в Воздушнодесантные войска, в группу опытных команди-

ров мастеров спорта В. Оманна, Б. Прохорова. В армии выполнил нормативы мастера спорта. После службы вернулся в родной город, поступил на работу в продолжил занятия в авиаспортибле. Встретил своих старых друзей, с которыми вместе начинал, — Владимира Чайку, Елену Леоненко, Виктора Лапшука, Анатолия Пицана, Александра Фокиева. Тренировала нас Антонина Алимова, мастер спорта, рекордсменка мира, долгое время входившая в сборную команду республики.

После республиканских соревнований, где я занял общее третье место, заслуженный мастер спорта Александра Хмельницкая, старший тренер сборной Украины пригласила на тренировку вместе с лучшими спортсменами республики.

Теперь я почувствовал, как должен заниматься спортсмен, если он хочет стать настоящим мастером. А вкусие сладости победы, хоть и маленькой, мне захотелось добиться большего. Сборы, которые проводила А. Хмельницкая, были очень трудными. Уставал сильно, порой думал даже — не выдержу, но она умела увлечь, заинтересовать, и

все спортсмены работали до седьмого пота.

В 1973 году взяли в сборную команду Советского Союза. Три года упорных тренировок — то в республике у Хмельницкой, то в сборной страны под наблюдением опытных тренеров В. Жарикова, А. Дунаева — помогли мне окрепнуть, поверить в свои силы.

Как я обрадовался, когда узнал, что меня включили в состав сборной команды страны для участия на XIII чемпионате мира в Италии. Радовался и одновременно волновался, смогу ли оправдать такое высокое доверие. Выступать за команду Советского Союза — большая честь, но и не меньшая ответственность! Советская парашютная школа занимает ведущее место в мире. Ни одна страна не подготовила столько чемпионов мира, сколько Советский Союз. Абсолютными чемпионами мира в разные годы становились воспитанники нашего оборонного Общества И. Федичин (Днепропетровск), П. Островский (ВДВ), Н. Прякина (Москва), Е. Ткаченко (Москва), Т. Воинова (Киров), Л. Еремина (Барнаул), В. Крестьянников (ВВС), Л. Ячменев (Ленинград), Н. Сергеева (Москва), Н. Ушаев (ВВС). Большинство мировых рекордов тоже принадлежат парашютистам нашей страны — 25 из 28.

Сборная усиленно готовилась и к этому чемпионату. Мы горели желанием продолжить славные традиции советских парашютистов, которые из года в год завоевывали выдающиеся победы на международной арене.

В команде, наряду с такими опытными мастерами неба, как В. Гурный, Н. Ушаев, М. Костина, Н. Сергеева, А. Шавачо, В. Загорейца, немало было молодых спортсменов, кому впервые доверили защищать спортивную честь нашей Родины — это Э. Курицына, В. Ершов, В. Чайка. Я тоже дебютировал чемпионом. Но, наверно, тем и сильна наша команда, что в ней всегда сочетается опыт с горячей молодостью. И в Италии в трудные минуты нам на помощь всегда приходили старшие товарищи.

Нелегко нам приходилось. Наши соперники — американцы, французы, канадцы — были как никогда сильны не только в прыжках на точность приземления, но и в акробатике. Но каждый из нас никогда не забывал, что представлял Советский Союз, советскую парашютную школу, и это вдохновляло, заставляло работать лучше. Спортсмены приложили все силы, чтобы вновь добиться победы. И победили! Сборная СССР завоевала 27 медалей, больше чем любая другая команда. Мы с Валентиной Загорейцой стали абсолютными чемпионами мира.

Наша победа — это огромный труд многих людей, которые учли нас. Лично я хочу сказать большое спасибо работникам Черниговского авиаспортулба, привнесшим мне любовь к небу, тренерам — Александре Хмельницкой, Вячеславу Жарикову, Александру Дунаеву. Мы благодарны нашему родному оборонному Обществу, которое создало все условия для успешных тренировок. И впредь мы будем работать еще больше, чтобы еще выше поднять славу советского парашютного спорта, чтобы всегда быть впереди.

Г. СУРАБКО,
абсолютный чемпион мира



НАШИ СПОРТИВНЫЕ ПОБЕДЫ — РОДИНЕ!

Идет шестой месяц после окончания чемпионата мира по высшему пилотажу. А как будто он был вчера. Свежа в памяти спортивная борьба, принесшая нашей сборной страны внушительную победу. Двадцать три медали из тридцати, девять чемпионских мест, кубок имени выдающегося русского летчика, основоположника высшего пилотажа П. И. Нестерова — все это мы посвятили Родине, давшей нам крылья.

В сборную я пришел шесть лет назад. К тому времени она имела две командных победы, в Испании на III чемпионате мира по высшему пилотажу в 1964 году и на IV Московском чемпионате в 1966 году.

С детства мечтал о полетах. Эта мечта осуществлялась в 1968 году. Правда, не сразу. В военное авиационное училище летчиков, куда стремился поступить после окончания средней школы, не пошел. Что же, прощай мечта? Нет! В нашей стране созданы десятки аэроклубов ДОСААФ, где обретают крылья тысячами юношей и девушек. Мы гордимся, что немало крылатых богатырей, известных всему миру, начали знакомство с небом в аэроклубах ДОСААФ. В них прошли первоначальное обучение трижды Герои Советского Союза Александр Иванович Покрышкин и Иван Никитович Кожедуб, летчики-космонавты СССР Юрий Алексеевич Гагарин, Валентина Владимировна Николаева-Терешкина, Валерий Федорович Биковский. Воспитанники клубов являются и члены сборной команды.

Решил пойти по тому же пути. Но как быть, если в населенном пункте, где жил нет клуба. Казалось, безвыходное положение. Однако выход был найден. Переехал в Омск и стал в аэроклубе осваивать реактивный самолет.

Никогда не забуду своего первого

инструкторе Михила Николаевича Нижегородова. Он много приложил усилий, чтобы мы, курсанты его группы, — отличные закончили первоначальное обучение. Продолжил его в Волчанске Харьковской области. После этого эфирного сдал экзамены за полный курс Центральной объединенной летно-технической школы и получил диплом инструктора.

Не сжалею, больше всего в клубах любил полеты в зону на сложной пилотаже. И поэтому с радостью принял предложение стать кандидатом в сборную страны.

Что может быть почетнее для спортсмена, как получить право защищать честь советского спорта на международной арене? И поэтому в сборной стал настойчиво овладевать очень сложной наукой, какой является высший пилотаж. Забота о каждом, внимание к новичкам, желание помочь друг другу, стремление постигнуть тайны сложного искусства — вот характерные черты членов сборной страны.

Особенно выделялся в сборной Игорь Егоров, заслуженный мастер спорта СССР, абсолютный чемпион мира 1970 года. Родился он в Куйбышеве. Там же окончил среднюю школу, затем Куйбышевский авиационный институт, стал инженером, ныне летает на современных лайнерах. А ведь все началось в аэроклубе ДОСААФ. Поначалу летал на планерах. Потом овладел пилотажными самолетами. Неоднократно был победителем в зональных, республиканских и всесоюзных соревнованиях. Смотреть, как пилотирует Игорь, — приятно и поучительно.

Сборная по высшему пилотажу — это заслуженные мастера спорта СССР Людмила Леонова и Светлана Савицкая, это мастера спорта СССР международного

ЧЕМПИОНЫ 1976

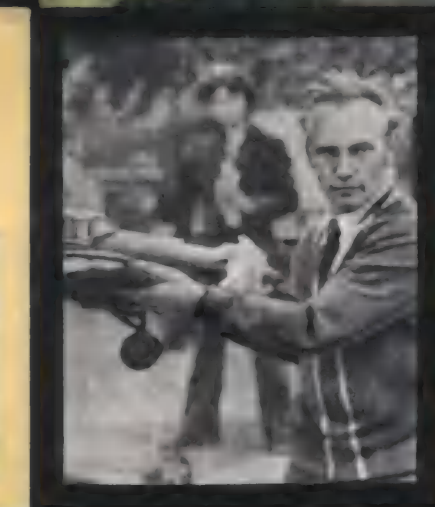
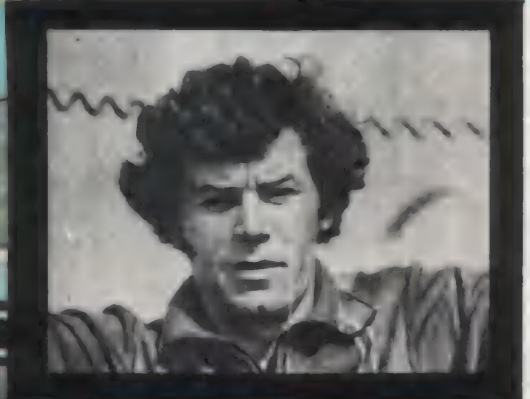


Вверху (слева направо):

- Авиамоделисты-гонщики В. Шаповалов и В. Онуфренко (Киев).
- Летчик С. Амбарцумян (Ереван).
- Планеристка А. Шибалева (Москва).
- Конструктор резиномоторных моделей В. Рошомон (Рига).
- Средний ряд —
- Победитель по моделям планеров В. Волков (Харьков).
- Летчица Г. Лукьянова (Ессентуки).
- Планеристка, абсолютная чемпионка СССР Л. Ключева (Кишинев).

- Планерист Л. Васьюк (Орджоникидзе).
- Винзу — Спортсмен-радиот В. Миякини (Дубна).
- Летчик С. Яковлев (ПВО).
- Летчик М. Молчанов (Москва).
- Летчик П. Есеев (ВВС).
- Тронтель копий самолетов Ю. Крылов (Ярославль).
- Парашютистка Э. Курндина (ВДВ).

Фото В. АЛЕКСЕЕВА,
Б. ВАСИНОЙ,
А. ВИНОКУРОВА,
И. КОЗЫРЕВА.



классе Любовь Немцова, Евгений Фролов и Михаил Молчанюк, мастера спорта Валентина Янкова, Виктор Смолин, Людмила Мочалина и другие.

Не раз наша сборная выступала на международной арене. И в большинстве из них одерживала победы. Товарищеские соревнования по высшему пилотажу в г. Нитре (Чехословакия), Карл-маркштадте (ГДР), Бекешчебе (Венгерская Народная Республика), на кубок Леона Бьянкетто (Франция) — все это этапы, на которых сборная СССР мужела, оттачивала мастерство спортсменов, готовилась к большому старту в Киеве. И вот он позади. Наша сборная — на самой высокой ступеньке пьедестала почета. Звучит Гимн Советского Союза. Радостно на душе.

Приняв высокое звание абсолютного чемпиона мира по высшему пилотажу, мне хочется от имени всех советских авиационных спортсменов выразить сердечную благодарность ленинскому Центральному Комитету Коммунистической партии, лично Генеральному секретарю ЦК КПСС товарищу Леониду Ильичу Брежневу за отеческую заботу о развитии авиационного спорта.

Отвечая на эту заботу, авиационные спортсмены ДОСААФ, воодушевленные историческими решениями XXV съезда КПСС, вносят свой вклад в выполнение заданий пятилетки.

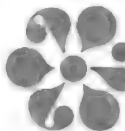
Миллионы юношей и девушек в школах, клубах, кружках ДОСААФ овладевают техническими специальностями, настоящим образом учатся основам военного дела, занимаются военно-техническими видами спорта, способствующими формированию высоких моральных качеств. Наше поколение летчиков-спортсменов продолжает приумножать традиции советской авиации.

Советское физкультурное движение всегда развивалось на благородной патриотической основе, под знаком готовности к труду и защите Родины. Об этом свидетельствует возросшая военно-прикладная направленность спортивных соревнований.

Авиационные спортсмены радуют свою любимую Родину многими мировыми достижениями. Только за последние пять лет в авиации ДОСААФ подготовлено свыше двух тысяч мастеров спорта, много тысяч спортсменов-разрядников. Ими установлено 339 все-союзных рекордов, 216 из которых превысили мировые достижения.

В настоящее время в учебных классах и на аэродромах ДОСААФ идет напряженная учеба. Широко развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу 50-летия оборонного Общества и VIII съезда ДОСААФ СССР. Преподаватели, инструкторы, тренеры и спортсмены — весь личный состав авиационных клубов — прилагают усилия, чтобы с высокой эффективностью решить задачи, поставленные XXV съездом партии. Мы, члены сборной команды СССР по высшему пилотажу, стараемся быть в первых рядах соревнующихся.

В. ЛЕЦКО,
мастер спорта СССР
международного класса,
абсолютный чемпион мира
по высшему пилотажу



САМОЛЕТ.

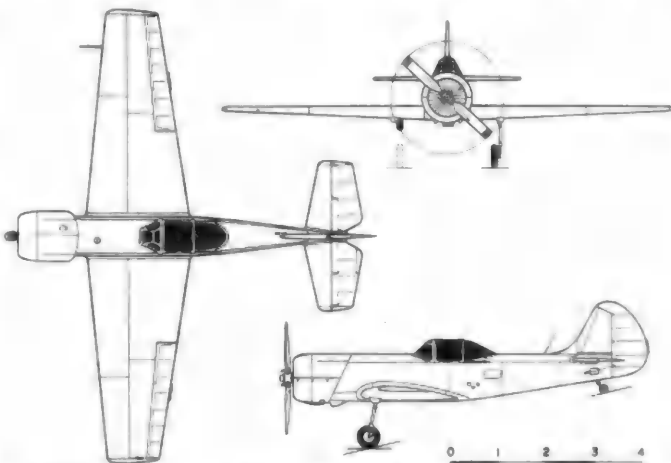
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Длина самолета	7,676 м
Размах крыла	9,5 м
Площадь крыла	15 м ²
Угол установки крыла	2°
Поперечное V крыла (по линии хорд)	2°
Площадь элеронов	1,95 м ²
Размах горизонтального оперения	3,16 м
Площадь горизонтального оперения	2,86 м ²
Площадь вертикального оперения	1,48 м ²
Диаметр воздушного винта	2,4 м
Колеса шасси	2 м
База шасси на стоянке	5,13 м
Вес пустого самолета	785 кг
Взлетный вес	900 кг
Удельная нагрузка на мощность двигателя	2,5 кг/л. с.
Удельная нагрузка на крыло	60 кг/м ²
Максимальная скорость горизонтального полета	300 км/час
Максимальная скорость пикирования	420 км/час
Скорость сваливания	70 км/час
Скороподъемность у земли	16 м/с
Потолок	5500 м
Взлетная дистанция	200 м
Посадочная дистанция	250 м
Диапазон допустимых перегрузок	+ 9g - 6g

Восьмой чемпионат мира по высшему пилотажу, проходивший в июле 1976 года в Киеве, закончился убедительной победой советских летчиков, выступавших на новом спортивно-пилотажном самолете Як-50. В отличие от национальных первенств на международных встречах спортсмены летают на самолетах разных типов. Таким образом чемпионаты мира являются не только соревнованиями пилотов, но в определенной степени и соревнованиями создателей самолетов, ибо от качества созданных ими машин во многом зависит успехи спортсменов. И не случайно советские летчики горячо благодарили коллектива, руководимый Генеральным конструктором дважды Героем Социалистического Труда Александром Сергеевичем Яковлевым, за созданный им отличный пилотажный самолет.

...Проектирование нового спортивного самолета под общим руководством А. С. Яковлева вела молодая группа опытно-конструкторского бюро. Ей предстояло решить ряд сложных инженерных задач, обусловленных особенностями чисто пилотажного одноместного самолета, на базе которого и тому же в дальнейшем планировалось строить двухместную учебно-тренировочную машину. Иными словами надо было разработать сразу две модификации самолета и так, чтобы они по своим летным характеристикам, технологии серийного производства, эксплуатации в аэроклубах были максимально близки друг другу, имели небольшое число унифицированных узлов и деталей.

А главное — в кратчайший срок дать



ЧЕМПИОН ЯК-50

советским аэроклубам современный, простой в пилотировании и обслуживании, надежный самолет, доступный даже начинающим свою спортивную жизнь летчикам.

Все эти несколько противоречивые требования значительно усложнили обычные вопросы, решаемые при разработке самолета, и наложили свой отпечаток на размеры и внешний облик новой машины. Так фюзеляж сделан достаточно длинным, чтобы иметь возможность в будущем с минимальными переделками установить вторую кабину. Была предусмотрена установка двойного управления и шасси с носовым колесом.

Пришлось отказаться от многих модных «новинок», применяемых на зарубежных пилотажных самолетах: таких как недостаточно изученные симметричные профили крыла, управляемый стабилизатор, закрылки для непосредственного управления подъемной силой и т. д.

Летные испытания и особенно чемпионат мира подтвердили правильность такого решения. Забегая вперед, можно сказать, что конструкторская группа успешно решила поставленную задачу. Одноместный пилотажный Як-50 стал чемпионом мира.

Генеральным направлением развития спортивно-пилотажных самолетов в последние годы стало дальнейшее повышение их энерговооруженности, что достигается двумя путями: снижением взлетного веса и увеличением мощности дви-

гателя. И каждый новый пилотажный самолет, как правило, отличается меньшим весом и более мощным двигателем. Если на самолетах, принимавших участие в первых чемпионатах мира по высшему пилотажу, устанавливались двигатели в 100—160 л. с. и даже менее 100, то на последнем чемпионате самые «маломощные» самолеты были оснащены двигателями в 180—200 л. с. А наш Як-50 спроектирован под двигатель в 360 л. с., обеспечивающий летчику уверенное выполнение любых фигур на вертикалях, составляющих основу современных произвольных пилотажных комплексов.

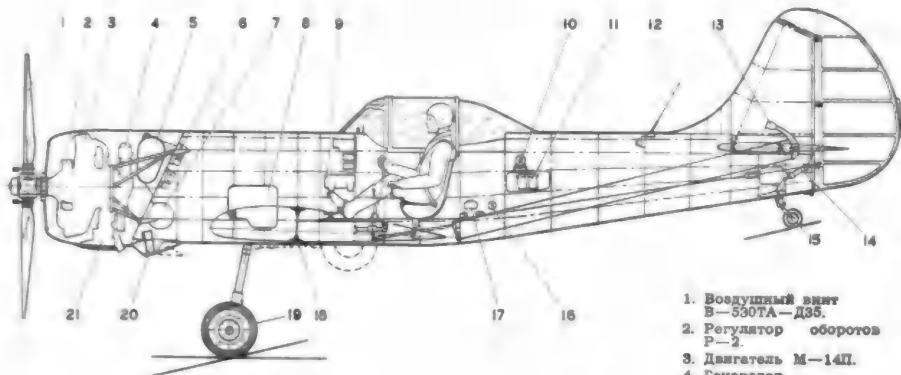
Снижение веса машины является главной заботой конструкторов всего мира. Не был исключением и Як-50. Строгий весовой контроль на всех стадиях постройки самолета, вместе с использованием экономичной в весовом отношении конструктивно-силовой схемы — однолонжеронное крыло с работающей (то есть воспринимающей часть нагрузок) обшивкой, фюзеляж типа полумонокко позволили уменьшить вес Як-50 по сравнению с хорошо известным Як-18ПМ на 200 кг при увеличении мощности двигателя на 60 л. с. В результате удельная нагрузка на мощность у нашего самолета-чемпиона составляет 2,5 кг/л. с.

Рекордная для современных пилотажных самолетов энерговооруженность Як-50 проявилась уже в первых испытательных полетах. Их выполняли летчики-испытатели, в прошлом отличные спортсмены-пилотажники, мастера спорта Вячеслава Лойчиков и Олег Булыгин. Летчики отметили в заключении, что Як-50 обладает высокими пилотажны-

ми качествами. Реакция самолета на действия органами управления быстра и точна. Усилила на ручке нормальные даже при очень высоких скоростях полета. Як-50 легко и просто выполняет любые, в том числе вертикальные фигуры, причем обратный пилотаж от прямого практически не отличается. Уже в процессе испытаний Олег Булыгин выполнил тройную полупетлю, сложнейшую вертикальную фигуру, в большой степени характеризующую пилотажные возможности самолета и не доступную для большинства зарубежных самолетов. Причем в верхней точке фигуры Як-50 обладал еще значительным запасом энергии.

Штупорные свойства нового «яка» также получили высокую оценку летчиков. Из штупора он выходит практически без запаздывания, а это очень важно при выполнении штупорных фигур, которыми изобилуют современные пилотажные комплексы, входящие в программы соревнований.

Киевский чемпионат был рекордным по количеству новых самолетов, впервые принимавших участие в крупных международных соревнованиях. Таким образом наш Як-50, тоже новичок чемпионата, имел примерно равных себе «по возрасту» соперников. Накануне чемпионата зарубежная авиационная пресса много внимания уделяла предстоящим соревнованиям, оценивая шансы команд и характеристики самолетов, на которых они будут выступать, называя вероятных победителей. И как бы подошла итог предположениям и прогнозам, президент ФАИ Бернар Дюпарье, выступая на от-



1. Воздушный винт В-530ТА—Д35.
2. Регулятор оборотов Р-2.
3. Двигатель М-14П.
4. Генератор ГСР-3000М.
5. Маслбак (20 л.).
6. Электророборудованье.

7. Воздушный баллон.
8. Велобак (55 л.).
9. Радиостанция «Звездик».
10. Преобразователь ЦАП-19.
11. Антимулятор «Верия».
12. Антенна радиостанции.
13. Качалка руля высоты с весовым балансиrom.
14. Газовый аккордизатор ностальда.
15. Костыль с колесом 200×80.
16. Штудер зарядки воздушной системы.
17. Разъем аэродромного питания ШРАП-500К.
18. Лонжерон крыла.
19. Главная стойка шасси с колесом 300×150.
20. Маслорадиатор.
21. Карбюратор с устройством подогрева воздуха.



крытии чемпионата, заявил, что «победит лучший летчик на лучшем самолете».

Напряженная борьба, продолжавшаяся больше недели в небе над киевским аэродромом, выявила лучших летчиков, назвала лучший самолет. Абсолютным чемпионом стал советский спортсмен В. Лецко, а обладателем специального приза А. С. Яковлева «За наивысшее достижение на самолете Як-50» И. Егоров, завоевавший звание чемпиона в трех упражнениях из четырех (очень высокий и редкий результат!). Остальные члены мужской команды вошли в первую десятку лучших летчиков-пилотажников мира. Советские девушки поделили между собой первые пять мест, а абсолютной чемпионкой стала Лидия Леонова.

С первых же дней привлек всеобщее внимание самолет, на котором выступала советская команда. Особенно отмечалось то, что его размеры, строгие стреловидные формы удачно гармонируют с размерами фигур и скоростью их выполнения. Лучший пилот-акробат Англии Нэйл Вильямс назвал пилотаж на нем

«танцем в воздухе». Вильямс является также автором проекта новой английской спортивно-пилотажной машины «Крэнфилд» А-1 и по его словам при проектировании этого самолета англичане пытаются подражать Як-50. Это ли не признание достоинства нового «яка»? Лучшей машиной восьмого чемпионата назвали Як-50 и многие другие участники соревнований. Им понравились его высокая энергооборуженность, простота и надежность конструкции, хорошая управляемость и устойчивость.

По аэродинамической схеме Як-50 не отличается от своих пилотажных предшественников Як-18ПМ и Як-18ПС. Однако при разработке проекта Як-50 были в корне пересмотрены вопросы прочности, устойчивости и управляемости пилотажного самолета. Выбор типа конструкции продиктован требованиями современного серийного производства.

Конструкция Як-50 цельнометаллическая, это позволяет использовать самые прогрессивные технологические приемы: панелейные, клеесварные соединения

обшивки с каркасом, химическое фрезерование обшивок и т. д.

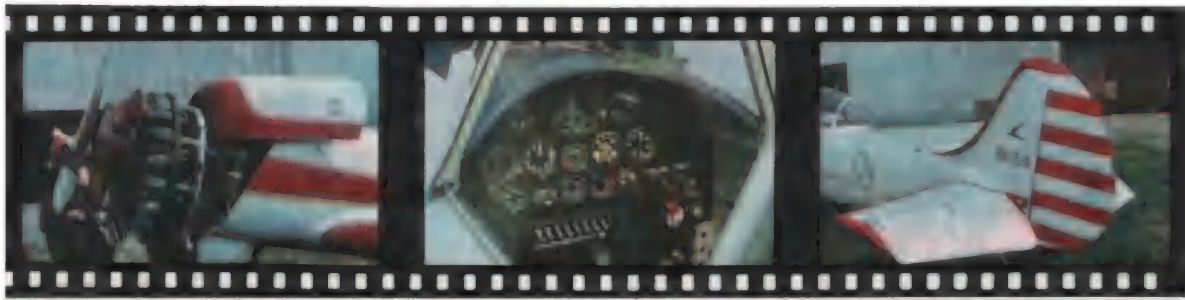
Фюзеляж Як-50 типа полумонокок. Поперечный набор состоит из 20 отштампованных из дюралевого листа шпангоутов, а продольный — из 14 бульбообразных стрингеров, расположенных равномерно по периметру. Обшивка выполнена из дюралевых листов толщиной от 0,6 до 1,5 мм. Стыковка крыла с фюзеляжем производится по трем усиленным шпангоутам, а стыковые узлы закрываются заливом. Для доступа к различным агрегатам и элементам конструкции при техническом обслуживании самолета на фюзеляже предусмотрены специальные лючки.

Крыло Як-50 однолонжеронное с работающей обшивкой. Профиль «Кларк УН», хорошо зарекомендовавший себя на многих учебных и спортивных самолетах ОКБ А. С. Яковлева. Толщина профиля у корня 14,5%, а на конце крыла 9%. Продольный набор крыла состоит из лонжерона, передней и задней стенок, стрингеров; поперечный — из 28 отштам-

● Силовая установка

● Приборная доска

● Хвостовое оперение



пованных из дюралевого листа. Наряду с Обшивкой крыла изготовлены из дюралевого листов различной толщины. В нижней обшивке крыла сделаны эксплуатационные лючки для подхода к узлам навески и механизма шасси, а также к тягам управления элеронами. Элероны — цельного типа с осевой компенсацией и весовой балансировкой. Такие элероны имеют высокую эффективность до всех диапазонов скорости самолета вплоть до скорости сврыва, что обеспечивает хорошую поперечную управляемость. Элерон собран из трубчатого дюралевого лонжерона, восьмью нервюрой и хвостового стрингера; носок обшит дюралевым листом, а весь каркас обтягивается перкалем.

Хвостовое оперение — свободнонесущее классической схемы. Киль, как и стабилизатор, двухлонжеронной конструкции с работающей дюралевой обшивкой. При этом стабилизатор неразъемный. Руль поворота имеет роговую компенсацию и весовую балансировку. Лавая половина руля высоты снабжена триммером. Конструкция рулей высоты и поворота такая же, как элеронов.

Для облегчения самолета несилосвые детали — законцовки, элазы, обтекатели — изготовлены из стейлопластика.

Убирающиеся шасси Як-50 выполнено по трехопорной схеме с хвостовым колесом. Убирающимся оно сделано для уменьшения лобового сопротивления и моментов инерции самолета, что благоприятно сказывается при выполнении многих фигур пилотажа. Убирается шасси вдоль хорды крыла, назад по полету.

Главные стойки телескопического типа с консольным креплением колес и жидкостно-газовой амортизацией. Торсионные колеса размером 500×150 имеют пневматики низкого давления (3 кг/см²). Управление тормозами пневматическое. Уборка и выпуск шасси также производится сжатым воздухом. На приборной доске установлены лампочки электрической сигнализации положения ног шасси. Хвостовое колесо с пневматиком размером 200×80, самоориентирующееся со стопорением в нейтральном положении на разбеге и пробеге. Амортизация когтыля газовой.

Управление самолетом обычное. Проводка к рулям высоты и рулю поворота — тросовая; к элеронам — жесткая из дюралевого трубчатого тяга и качалок. Педали параллелограммного типа имеют регулировку по росту пилота. Управление триммером руля высоты механическое, осуществляется ручкой, установленной на левом борту кабины.

Воздушная система состоит из двух автономных подсистем — основной и аварийной, имеющих общую магистраль зарядки. Она обеспечивает запуск двигателя, управление тормозами колес, уборку и выпуск шасси. Питанье сжатым воздухом каждой подсистемы осуществляется от своего баллона: основной — от трехлитрового, аварийной — от трехлитрового. Зарядное давление воздуха в обеих системах 50 кг/см². В полете баллоны подзаряжаются компрессором АК-50М, установленным на двигателе.

Десятицилиндровый однорядный двигатель воздушного охлаждения М-14П, установленный на Як-50, по удельным характеристикам относится к числу лучших в мире поршневых двигателей такого класса. Он имеет редуктор и центро-

бежный нагнетатель. Его валзлетия мощностью 360 л.с.

Двигатель закрыт обтекаемым съемным капотом, состоящим из верхней и нижней крышек, соединенных между собой стяжными замками. Поверхность верхней крышки вписана в обводы фюзеляжа, а остальная часть капота выступает, образуя щель для выхода воздуха, охлаждающего двигатель. Входное отверстие капота закрыто управляемыми жалюзи, предназначенными для регулирования обдува двигателя. Двухлопастный воздушный винт изменяемого в полете шага работает совместно с регулятором оборотов по прямой схеме.

Топливная система обеспечивает питание двигателя на всех режимах его работы при любых эволюциях самолета. Бак емкостью 55 литров, расположен в фюзеляже перед кабиной летчика. Он имеет отсек отрицательных перепадов для обеспечения работы двигателя в перевернутом полете. Запас топлива контролируется электрическими индикаторами уровня. Лампочка на приборной доске показывает количество бензина в баке: зеленая означает полную заправку, желтая — 25 литров и красная — аварийный остаток. Для перелетов в фюзеляже предусмотрена установка дополнительного бензобака. С ним Як-50 может пролететь без посадки 500 км.

Особенностью маслосистемы самолета является ее приспособленность для работы в перевернутом полете. Охлаждение масла осуществляется масляно-воздушным радиатором, расположенным в нижней части фюзеляжа сразу за капотом двигателя. Циркуляция масла в системе принудительная, производится насосом, установленным на двигателе.

Основным источником постоянного тока напряжением 28 в на самолете Як-50 является генератор «ГСР-3000М» с приводом от двигателя, а резервным — аккумуляторная батарея «Верлин». Ультракоротковолновая приемопередаточная командная радиостанция «Зяблик» позволяет вести двустороннюю радиосвязь с наземными станциями и с самолетами, находящимися в воздухе.

Стоит отметить, что в комплект пилотажно-навигационного оборудования помимо магнитного компаса, высотомера, указателя скорости, акселерометра на Як-50 включен и авиационный, который помогает точно определить положение самолета в пространстве при любых эволюциях. Зарубежные пилотажные машины, как правило, не имеют авиационных из-за ограниченных возможностей энергосистемы.

Конструкторы при компоновке машины стремились создать наилучшие условия для летчика. Кабина Як-50 удобная, просторная в мягкой декоративной зашивкой. Приборная доска окрашена в приятный светло-серый цвет. Проточная вентиляция обеспечивает нормальные санитарно-гигиенические условия. Рычаги управления силовой установкой размещены на пульте, установленном на левом борту кабины. Спинка кресла пилота отклонена назад на 16°. Кресло можно регулировать по высоте в зависимости от роста летчика.

Самолет Як-50 серийно строится коллективом машиностроительного завода «Прогресс» в г. Арсеньеве.

В честь
50-летия
ДОСААФ СССР



РЕКОРДЫ ПАРАШУТИСТОВ

В ТАШЕНТЕ, на базе республиканского авиаспортивного ДОСААФ состоялся соревнования по парашютному спорту, посвященные 50-летию оборонного Общества. В них участвовали представители ДОСААФ СССР, Военно-Воздушных Сил, Воздушнодесантных войск, Министерства Гражданской авиации, войск Противовоздушной обороны страны и спортсмены отдельных авиационной охраны лесов.

Цель соревнований — улучшить существующие всесоюзные и мировые рекорды.

Замечательного успеха добились парашютисты ДОСААФ Лидия Крипунова (Куйбышев), Антонина Семенова (Москва), Рания Садынова (Ноломан), Наталья Майей (Мурманск), Ольга Баженова (Воршиноград), Ирина Англиева (Серпухов). В прыжках на точность приземления с высоты тысяч метров они все дважды попали точно в цель, а на третьей попытке гитеро снова ударили по «пятачку», а шестая отклонилась на 8 см. Материал о достижении девушек направлен в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения мирового рекорда.

Мужская команда — две двадцатки вели спор в построении в свободном падении «звезды» — собрать в кольцо наибольшее количество спортсменов. В прыжке участвовали А. Головинко, Е. Абрамов, Ю. Баранов, В. Свири, В. Болориченко, В. Чайка, Е. Пропопаню, Ю. Король, В. Щербань, А. Синоп, В. Ершов, Н. Ушаев, В. Алексеев, В. Гаурин, И. Терло, И. Вакин, В. Валунас, Н. Попов, Г. Сурабко, В. Малев.

Успех парашютистов — это успех и тренера В. Маринюка, В. Палицкого (ДОСААФ), Е. Гладилова, С. Ниселева (ВВС), которые вкладывали много усилий в подготовку команды.

В. ШВЫРЯЕВ,
спортивный комиссар
Центрального аэроклуба СССР
имени В. П. Чкалова



Девичий хоровод в небе

Одновременно с соревнованиями в Ташкенте, в Грузии собрались лучшие спортсменки Военно-Воздушных Сил, войск Противовоздушной обороны страны и Воздушнодесантных войск. Они горели желанием улучшить всесоюзные достижения в прыжках с образованием в свободном падении «звезд».

Вначале девушки совершили несколько тренировочных прыжков под наблюдением старшего тренера сборной ВВС мастера спорта Л. Павлова. В конце первой недели девушки установили два всесоюзных рекорда. Спортсменки З. Загорецкая, Л. Миронова, Л. Корычева, Т. Родина, Л. Лазович, Г. Негасова, Е. Короткова, А. Коньшева, Т. Ровкова, В. Дюжова, отделившись от вертолета Ми-8 на высоте 4 тысячи метров, собрались в кольцо за 23,25 секунды, что на 10 секунд лучше прежнего достижения.

Другой рекорд — в большую «звезду»

сошлись 15 девушек — З. Ушакова, Н. Горн, Т. Соколова, Э. Курицына, А. Киселева, Н. Мещанинова, Л. Маликова, В. Загорецкая, Л. Миронова, В. Семина, Т. Ровкова, Л. Лазович, Л. Корычева, А. Коньшева, Е. Короткова. Прежнее достижение — 11 человек.

Все прыжки снимались на кинолентку. Эту работу в воздухе выполнял мастер спорта А. Самсонов. Судейскую коллегию возглавлял судья международной категории В. Ванярхо.

Н. ГЛАДКОВ,
судья международной категории,
спортивный комиссар
Центрального аэроклуба СССР
имени В. П. Чкалова

Через секунду... всесоюзный рекорд!

Фото мастера спорта
А. САМСОНОВА

142 СПОРТСМЕНА из 15 союзных республик, Москвы и Ленинграда боролись за первенство на X чемпионате парашютистов ДОСААФ. Каждый из них стремился завоевать почетное звание чемпиона в год юбилея нашего оборонного Общества. И надо сказать, что несмотря на непогоду — сильные ветры, дождь, спортсмены многих республик показали высокие результаты. Шесть участников первенства выполнили нормативы мастера спорта — это А. Галенок (Молдавия), В. Тихомирова (Латвия), А. Гусев (Туркмения), В. Николаев (Эстония), С. Оганесян (Армения), Г. Сигусов (ЦАК СССР).

Радует успех сборной команды Москвы, которую на протяжении последних пяти лет тренирует мастер спорта старший инженер Московского инженерно-физического института Владимир Горбунов. Нелегко москвичам было состязаться с такими сильными соперниками как команды Российской Федерации, Украины, Белоруссии, но боевой настрой спортсменов столицы, высокое мастерство, умение бороться до конца помогли добиться победы в командном зачете среди мужчин и женщин, а также завоевать главный приз соревнований — кубок ЦК ДОСААФ СССР.



Ветру наперекор!

Абсолютные чемпионы ДОСААФ Ирина Амплеева (РСФСР) и Владимир Лукомский (БССР).

Призы журнала «Крылья Родины» за лучший результат по всем зачетным прыжкам на точность приземления выиграли мастера спорта Лидия Хрипунова (РСФСР) и Игорь Терло (УССР).

Фото Н. КОЗЫРЕВА

В индивидуальных прыжках на точность приземления отлично выступили спортсмены В. Лукомский (Белоруссия) и И. Терло (Украина), показав в сумме 3 попыток — 0,05 м. Лишь 1 см проиграл им В. Покатилов (Украина). Среди женщин в призовую тройку вошли Н. Эглит (ЦАК СССР), Л. Хрипунова и И. Амплеева (обе РСФСР).

Чемпионами по акробатике стали И. Амплеева (РСФСР) и В. Лукомский (Белоруссия), вторые места заняли С. Журавлева (Белоруссия) и В. Покатилов (Украина), на третьем — С. Гладкая и Ю. Чернов (оба РСФСР).

Звание абсолютных чемпионов ДОСААФ в сумме двоборья завоевали И. Амплеева и В. Лукомский, за ними — Н. Эглит и В. Покатилов, Л. Хрипунова и Ю. Чернов.

Впервые на всесоюзных соревнованиях алых лет чемпионы ДОСААФ по групповым прыжкам удостоены парашютисты Азербайджанской ССР. Среди женщин на первом месте спортсменки столицы.

На протяжении всех соревнований отлично работал электроноль, изготовленный инженером из Днепропетровска мастером спорта В. Кулиш. Привез на чемпионат и опробовал свою систему кандидат в мастера спорта инженер из Свердловска С. Федоров. Обе системы вызвали большой интерес и у судей и у спортсменов.





ЕСЛИ

НАДО!..

Заметки с Байкало-Амурской магистрали

Байкало-Амурская магистраль. Тында. Могот. Когда слышу эти знакомые и ставшие близкими сразу слова, всегда волнуюсь. Как там на БАМе сегодня? На сколько километров дальше легли рельсы на запад от Тынды или на север? Ведь строительство железнодорожной линии Тынды — Барикит в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» названо в числе важнейших строен пятилетия. И строители с большой ответственностью выполняют задание партии и правительства.

Не забуду встреч в А...оте. В тот день люди праздновали поб... — на 30 дней

раньше срона в поселок пришел первый поезд! Открылась линия Тынды — Могот! Оноло новой станции стоял поезд, а впереди метров через сто кончились рельсы... Перодо мной, привыкшей мчаться на поездах в разные концы Советского Союза, открылась странная картина: конец дороги... Дальше была лишь желтая насыпь. Она словно застыла меж сосен в ожидании, когда и здесь запустят колеса поездов. Прошло три месяца, и вдруг слышу по радио: «В ЦИ комсомола поступила телеграмма — строители БАМа добились нового успеха — подвели стальные нити до границы Амурской области с Якутией. Идет социалистическое

соревнование между бригадами, за укладку первого стального звена на территории Якутии...» Среди передовиков вновь прозвучала фамилия коммуниста Владимира Новика, бригадира комсомольско-молодежного комплекса монтеров пути. Его бригада отличалась и на участке Тынды — Могот.

Когда эта статья будет опубликована, строители поведут первую железнодорожную колею по якутской земле в сторону Барикита, чтобы в срок и с высоким качеством выполнить задание партии.

Уверно, самоотверженно трудятся люди. Простые, обыкновенные люди, приехавшие сюда по велению сердца, понимая, как важна для всей страны, для Сибири и Дальнего Востока эта магистраль. Трудятся они на разных участках: кто мосты возводит, кто рубит просеку для будущей магистрали, строят дома или укладывают новое звено рельса. У Юрия Степановича Глазкова иная работа — охрана лесных массивов от пожара.

Лес — бесценное общественное богатство. Огонь — злейший его враг. Ведь то, что выросло десятилетиями, может быть уничтожено за час, другой. А чтобы восстановить лес, потребуются долгие годы. Советское государство проявляет заботу о лесном хозяйстве, выделяет значительные средства. Об охране природы шла речь и на XXV съезде КПСС. В «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» сказано: «Обеспечить дальнейшее улучшение охраны лесов от пожаров...»

Работники Тындинского авиаотделения Амурской базы авиационной охраны лесов обсудили свою работу, наметили конкретные меры по ее улучшению, каждый принял социалистические обязательства — вести борьбу не только с огнем, но сделать все возможное, чтобы по вине человека не возникло ни одного пожара. Работники отделения проводили беседы со строителями по всем участкам строительства магистрали, сбрасывали листовки, прямо с воздуха через мощные звукоусилительные установки призывали соблюдать правила пожарной безопасности. Кроме того, провели занятия на местах, обучили строителей, как тушить возникшие пожары, помогли создать добровольные пожарные дружины.

— Эти проведенные работы, — говорит старший летчик Юрий Глазков, — дали свои плоды. Значительно уменьшилось количество пожаров на участке БАМа, идущем от Тынды на запад. Мы совершенно спокойны за восточную сторону и за северную часть магистрали. Основной наш противник, который пока не поддается уговорам, — шутит Глазков, — это гроза. Пройдет гроза — остает два-три костра. Это как правило.

— Юрий Степанович, что главное в вашей работе!

— Всегда быть наготове и обнаружить пожар в самом его зародыше. У нас работа: час промедлишь — добавится работы на целый день.

— Как часто вы патрулируете?

— Каждый день ведем наблюдения по всем направлениям. Когда патрульный самолет обследует западную сторону области, то мы просим летчиков, уле-

тающих по другим маршрутам, сообщить нам, если увидят в лесу дымок. Они часто нам подсказывают, в каком месте горит...

Уже третий час летим над тайгой. Самолет Ан-2 ведет совсем молодой летчик Николай Рязанкин. Он из Москвы. Работал на заводе токарем, но парень мечтал о небе, мечтал летать. Пришел в третий Московский городской аэроклуб ДОСААФ. Прыжки с парашютом, совершенные в клубе, подтвердили правильность избранного пути. Юноша поступил в Сасовское летное училище. Теперь Николай Рязанкин командир корабля Ан-2. С весны летает по трассе БАМ, забрасывая строителям продовольствие, горючее, различное оборудование. Сегодня — на патрулировании. На правом сиденье — второй летаб Тындинского авиатделения Михаил Михайлов.

Под нами сопки, нарезанные узенькими речушками, — до самого горизонта

Летчик тоже улыбается — ошибся мол, наблюдатель. Но Михайлов велит повернуть самолет левее градусова на десять. Летим минут пятнадцать.

— Вижу!

Струйка дыма расплывается над кронами деревьев. Да, тут нужен опыт. Не сразу разберешь, где воздушная дымка, где настоящий дым.

Самолет кружит вокруг очага. Горит мох. Пока площадь пожара небольшая, но необходимо срочно принять меры. Летаб определяет местонахождение очага, направление ветра, подступы к пожару. Вокруг площадок нет, даже вертолет не садят. Тайга. Значит — нужно высадить парашютистов. Тут же летит радиogramма в отделение — предстоит прыжок.

В самолете не повернуться. У дверей мешки с продовольствием, спальники. Парашютисты тоже изрядно «поползли»: одеты в специальные костюмы, защитные каски, кроме парашютов — различные веревки, топоры, пилы, ножи, рация, спусковые устройства, не случай если повиснешь на дереве, и разные другие приспособления — все, что надо для работы и жизни в тайге минимум на трое суток.

заводе. Потом служил в Воздушно-десантных войсках. Поняв, что не сможет расстаться с парашютизмом, Николай Иванович после службы в армии подал заявление в Амурскую базу авиационной охраны лесов. Теперь на его счету более 300 схваток с огнем в лесах Якутии и Магадана, Иркутска и Красноярска...

Рядом сидит Иван Былков. Мужественное, загорелое лицо. Он более двухсот раз в небо шел на встречу с огнем, чтобы спасти тайгу. Константин Раков участвовал в тушении пожаров в Подмосковье... Геннадий Кузлин...

Еще раз на месте обследовав район пожара сверху, парашютисты вместе с летабом Михаилом Михайловым уточнили план прыжка. Вначале брошена пристрелочная лента. Она упала почти в нужной точке. Внесена поправка. Прыгают первые двое — самые опытные. Они попадают точно в намеченную цель. Теперь летит анж мешок с продовольствием. Раскрывшийся белый купол плавного доставляет груз на землю. Самолет снижается и проходит над точкой на бреющем полете — сбрасывается тук со спальниками. Снова «анж» набирает высоту — совершают прыжок остальные парашютисты. Последним отделяется старший группы — А. Новоселов.

В этот же день радиоператор авиатделения Зоя Орлова приняла сообщение: «В квадрате 302 пожар ликвидирован полностью. Новоселов».

— Тындинское авиатделение состоит из механизированного отряда, парашютной и десантной служб, — рассказывает старший летаб Юрий Степанович Глазков. — Механизированный отряд посылаем в ближние районы от Тынды, где есть дороги. Они пользуются пожарной машиной, вездеходами. Десантников на место пожара доставляют вертолеты. Если вертолету невозможно сесть, то люди спускаются на землю на специальных спусковых устройствах. Ну, а парашютисты летят в самые дальние и недоступные места.

— Трудно ли тушить лесные пожары? — Смотря какой пожар. Бывает, что обходимся венником — сбиваем пламя или засыпаем огонь землей, заливаем из мотопомп водой или применяем ранцевые опрыскиватели, наполненные огнегасящими жидкостями. Но бывают очень большие пожары, с которыми приходится бороться сутками, применять взрывы, большую технику.

— Расскажите о самом сложном, наиболее запомнившемся.

— Не знаю, что выделит, в большинстве случаев огонь нелегко победить. Участвовал в ликвидации лесных пожаров в Подмосковье, когда горел район Шатурь, в Якутии, Иркутске. Схватка с огнем велась сутками.

Юрий Степанович награжден Почетной грамотой Министерства лесного хозяйства, знаком «За сбережение и преимущественное лесных богатств», он — победи-



Парашютист И. Былков перед прыжком в тайгу.

Над тайгой.

В борьбе с огнем.

Фото автора.

зеленый ковер тайги. Ни деревьев, ни дорог, на сотни километров — ни живой души.

И вдруг:

— Видите на горизонте дымок?

Внимательно вглядываясь в сторону, куда показывает летаб. Самолет поворачивает на юго-запад. Как ни напрягаю зрение — не вижу никакого дыма.

Старший группы — инструктор Анатолий Новоселов. Он отличный спортсмен. В составе команды Амурской области участвовал во всесоюзных соревнованиях парашютистов-пожарных в Томске. На борту — Николай Дудакон. Он из Волгограда. Свой путь в небо начал в Волгоградском авиаспортивном клубе ДОСААФ, работал электрослесарем на



тель социалистического соревнования 1975 года.

Сидим в маленьком деревянном домике, где расположено авиотделение. Около приборов «кодует» радиооператор Зоя Орлова. Ребята ждут сообщения, где, в каком районе нужны их помощь.

— Самый трудный пожар в этом году? — переспросил Иван Былков, — наверное в районе реки Олекма. Пожар был средний, низовой. Нас вылетело восемь парашютистов — Гриценко, Журавлев, Новоселов, Литвинцев, Ефименко, Куклин, инструктор Стариков и я. Приземлились. Сложили парашюты в сумки и, взяв ранцевые опрыскиватели, принялись за работу. Вдруг налетела грозовая туча, усилился ветер, сменил направление. Пожар стал верховым и огненной стеною, пожирая все на пути, двинулся в сторону нашего табора. Мы кинулись спасать имущество. К нашему счастью, недалеко было озеро. Только успели бросить имущество в него и сами нырнули в воду, как со страшным гулом пронесся шквал огня, сжигая даже траву на озере. Все покрывало дымом, пеплом. Невозможно было дышать, пришлось прикрывать лицо рубашкой. Минут десять сидели в воде-спасательнице. А потом снова принялись за работу. Больше суток боролись с огнем. На всю жизнь запомнился этот страшный гул, не треск, а гул, в котором давался шквал огня.

— Опасно ли в тайге?

— Вы все хотите услышать необычное, — улыбается Геннадий Куклин, — в работе у нас самая обыкновенная. Пригаем. Тушим. Отдыхаем. Нас забирают. Снова готовим парашюты. Если возникает пожар, снова прыгаем... Ничего необычного нет. Все просто.

Просто... По их рассказам. У Дудекова, во время производственного прыжка, например, перехлестнуло стропами купол. Спустился на залесном парашюте. Просто... Пожар на горе Лукинде быстро разрастался. Шесть десантников, высадившихся на гору, не могли справиться с разбушевавшейся стихией. Огонь приблизился к поселку, расположенному на склоне горы. Нужно во что бы то ни стало остановить огонь — спасти деревню. Глазков вызвал на помощь из соседнего Свободненского авиотделения 8 парашютистов. Трое суток шла суетка с огнем — без сна, без отдыха. Люди победили... Просто — по их словам.

Или такое: потушили пожар. Но местность гористая, тайга — вертолет не садит. Надо искать площадку, хотя бы крохотную. И топают. Пять, десять километров. С парашютами на плечах, со спальниками, палатками, противопожарным инвентарем... Ни тропинки, ни дорог, а если по пути попадают заросли кедровой стланики, то без топора в не пройти. И так несколько суток. А если еще нелетная погода. И продукты на исходе... Все просто... По словам Геннадия.

Мне нравятся эти парни. Простые. Скромные. Не любящие показухи, не считающие себя героями. Обыкновенные советские люди! С большой душой. Если надо — они без слов прыгнут в огонь. Будут насмерть стоять, чтобы спасти народное добро.

БАТА ВАСИНА,
мастер спорта,
спец. корр. «Крылья Родины»

Тында — Москва

* Активисты оборонного Общества



ПОД РОДИТЕЛЬСКИМИ ОКНАМИ

«Развивать на предприятиях и в учреждениях, в учебных заведениях и по месту жительства населения массовую физкультуру и спорт»

(«Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»)

— ДО СТАРТА три секунды, две, одна, пуск... — слышится команда.

Десяти пар глаз, прильну к окулярам, наблюдают за исчезающей в небе ракетой. На высоте одного километра отделился контейнер и на парашюте начался ее спуск.

Успешный эксперимент открыл ребят. Теперь — делились своими планами — они строят новую ракету. «Тайфун» — так назвали ее, до мельчайших деталей нарисовали картину запуска. «Тайфун» по радиокоманде, грохоча двигателями, уходит в небо. Срабатывает и отваливается первая ступень, вторая идет дальше. Автомат выстреливает дымовой заряд. Значит, высота — километр, еще вспышка — два километра. Автомат открывает парашют. Когда же модель приближается к земле, по коман-

де зажигается дымовая шапка, указывающая место ее приземления...

Вершишь все, что задумали, обязательно сделают. В этом убеждаешься, когда знакомишься с необычной выставкой. Электрословое реле, электрифицированная схема пневматического привода тормозов, оригинальные модели самолетов, наглядные пособия по физике и химии. Сколько же экспонатов! И за каждым из них кроются судьбы будущих токарей, конструкторов, летчиков, рационализаторов производства, ученых.

Приближение школы к жизни словно разбудило что-то в самих ребятах, вызвало новую волну их любознательности и деловитости. И руки стали искуснее, и вкус тоньше, а интересы глубже.

Еще увлеченность. Как преобразует она ребят! Интересное и полезное дело

В клубной авиамодельной лаборатории. Авиамодельщик Александр Одесский внимательно прислушивается к советам инструктора Виктора Ивановича Лесина.

равно притягивает к себе и самых «благородных» и тех, кого называют «трудными». Уже нет свободного времени, чтобы бродить по дворам, стоять в подворотнях и попадать в плохие компании. Само участие в техническом любительстве, в спорте дает детям ощущение счастья труда, радость создания, разумного использования их сил и энтузиазма. Увлекательные занятия еще больше тянут к книге, к занятиям.

Кто же эти ребята? Члены самодеятельного клуба юных авиаторов, что в Мытищах, на улице Мира, 19/11. На первом этаже жилого дома нового микрорайона, при домууправлении № 131 — его «владения».

Клуб юных немалым без людей энергичных, способных повести за собой мальчишек и девочек. А такие нашлись в Мытищах. Один из них — коммунист Виктор Иванович Лесин — энтузиаст оборонного Общества, член президиума горкома ДОСААФ. Ветеран Великой Отечественной войны, в прошлом военный летчик; на его счету 126 боевых вылетов, три сбитых лично вражеских самолета. Он повздал на своем веку всякое: опустошительные пожары, кровопролитные бои. Сражался в небе Ленинграда и в Прибалтике, терпел друзей и близких, знал большое горе и большую радость, получил награды, которые положены мужественному и умелому бойцу.

В послевоенные годы работал инженером на одном из предприятий.

Все, кто знает этого человека, не перестают удивляться, как он отдает Другим столько тепла. Живянка в душе — та искра, которая зажигает других на хорошие дела. Лесин по-настоящему влюблен в детей, в их забавы, в их творчество. Он, например, один из организаторов в ленинградской 295-й школе музея боевой славы авиополюка, в рядах которого сражался в минувшую войну. Друг юных следопытов. По его инициативе создан и мытищинский клуб, молва о котором ныне перешагнула границы города и стальной области.

С чего же началось? Своей затеей Виктор Иванович поделился в городских комитетах ДОСААФ и комсомола. Его горячо поддержали. Инициативу одобрил Московский обком ДОСААФ и его спортивно-технический модельный клуб. Надежными помощниками Лесина стали директор 6-й средней школы депутат горсовета Валентина Ивановна Гуркина, бывшая военная летчица, Герой Советского Союза Нина Максимовна Распопова, теперь председатель городского отделения общества «Знание», инструктор горкома ДОСААФ Алла Дмитриевна Попова.

Осенью 1966 года в 6-й школе собрались родители, учителя, активисты оборонного Общества и комсомола.

— Хотим организовать самодеятельный клуб юных авиаторов, — говорил тогда Лесин. — Постаравемся, чтобы каждый, кто придет к нам, нашел бы себе дело по душе, а может быть, и небо полюбит. Создадим технические кружки и спортивные команды здесь же во дворе, под родительскими окнами. Работники ЖЭКа нас поддерживают.

Гул одобрения прокатился по залу. Избрали руководящий орган — Совет содействия, в который вошли председатель горкома ДОСААФ, директор школы, секретарь горкома ВЛКСМ, инструкторы-авиамодельщики, представители ЖЭКа.

Вскоре посыпались заявления от учащихся 6-й школы с просьбой принять их в клуб. Затем из 8, 11, 23, 24, 25 и 26-й школ. Домоуправление сначала для занятий выделило одну комнату, а сейчас их четыре, общей площадью 110 квадратных метров.

Инструкторов не пришлось долго искать. Ими стали Виктор Иванович Лесин, он же начальник клуба, его сын Николай — спортсмен ДОСААФ, имеющий спортивные разряды по самолетному, вертолетному, парашютному и авиамодельному спорту. Наставниками ребят стали передовые рабочие местных предприятий — ударники коммунистического труда токарь В. Новоженков, инженер И. Мазин, приборист Ю. Сысоев.

Очень тонкие нити протянуты между воспитателями и членами клуба. Они не дети, но и не взрослые. Как найти с ними общий язык, как встать с ними рядом? Возраст от 14 до 17 называют порой становления, когда человек решает множество вопросов — кем быть, каким быть. И именно в это время подросток особенно нуждается во внимании и совете.

Клуб в Мытищах объединяет 120 мальчишек и девочек. Ребята утвердили сочиненный ими устав. Членом клуба может быть каждый школьник, начиная с третьеклассника, который хорошо (не ниже четверки) учится, дисциплинирован, занимается спортом.

Здесь ребята могут проявить себя в полезных делах. Умный наставник В. И. Лесин сделал их хозяевами веселого пионерского дома. Они сами «осваивали» переданное им помещение: мыли полы, окна, красили двери, реставновали нехитрую мебель, собирали библиотеку, оформляли комнаты. Сам дежурят, следят за порядком.

Клуб — военно-патриотическое объединение юных. Даже по самой своей форме — ребят там нередко называют курсантами, руководителями — комиссарами — он привлекателен для мальчишек своим приобретением к особым ритуалам, к строгости, к дисциплине. Привлекателен занятиями, требующими знаний, смекалки, выносливости. Ну, например, запуск авиационных моделей на соревнованиях или радиомодель, телемеханика или постройка ракет.

Когда спадает напряжение учебного дня в школе, становится оживленнее в клубных лабораториях. Комнаты заполнены деятельными юным народом. Авиамодельщики создают новые конструкции. Вот над чертежом склонились ракетчики — рождается оригинальная модель «Тайфун». Напряженная работа в кружках — радио, стрелковая, телемеханики, фотолюбителей.

Кружковцы нередко посещают спортивный аэродром ДОСААФ. Здесь им объясняют устройство самолета, показывают, как работают рули высоты, элероны, руль поворота. Ребята поочередно садятся в кабину, знакомятся с расположением приборов, узнают «секреты» управления самолетом, почему создается крен, каким образом машина набирает высоту.

Огромна воспитательная роль встреч

ребят с героями десятой пятилетки, с фронтовиками. Они крепко подружились в летчицей Героем Советского Союза Н. М. Расповой и другими ветеранами войны, приглашают их на клубные сборы. Фронтовикам есть что вспомнить, рассказать о минувших боях за Родину. Потому они такие желанные гости. Весной во дворах и у обелиска погибшим воинам ребята разбивают цветники. Звезда красных следопытов изучает историю прилегающих улиц, ищут интересных людей среди жителей окрестных домов. Они открыли немало биографий гвардейцев ленинской партии, энтузиастов первых пятилеток, с которыми поддерживают связь.

Детство, как известно, немалым без игры. Игры закаляют ребят физически, развивают смекалку, учат товариществу, прививают организаторские навыки. И создание клуба ребята встретили увлеченно именно потому, что в нем неизменно присутствует элемент игры, соревнования. Сейчас, например, кружковцы усиленно готовятся к старту Первой всесоюзной зимней спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 50-летию ДОСААФ. В ходе состязаний намерены сдать нормы комплекса ГТО.

Многому научился в клубе Коля Христенко. Даже вроде бы простым вещам: разжечь костер, поставить палатку, пройти по азимуту. Научился строить и запустить авиамодели. Коля и его товарищи участвовали в военизированной эстафете с форсированием водной преграды. В расположении бойцов «Зарницы», вспоминали ребята, стояла тогда тишина, лишь ветер стучался в брезент палаток, выстроившихся вдоль забора, а в противоположного берега доносились песни, и с холма было видно, как отражаются в воде длинные рубиновые языки костров. Мальчишки чувствовали себя солдатами, защитниками своей Родины.

Христенко выполнил все нормативы комплекса ГТО, особенно отличился в беге, прыжках в высоту и длину. Завоевал призовое место на городских авиамодельных соревнованиях.

...Летом 1969 года, кажется совсем недавно, — как быстро летит время! — мы встретились с Колей. Тогда паренек вместе со своими сверстниками мастерил маленькие самолеты. Первые сведения о самолете получил здесь, в клубе. Строя авиамодели, испытывая их, находил реальное приложение своим знаниям. Более того, ощущал потребность в расширении их. Возникли трудности, и их надо было преодолеть. Появилось стремление к самооценке. Развивался вкус к совершенствованию, расширению знаний. Первые соревнования приносили неудачи. Но не сдавался: еще настойчивее продолжал тренироваться. А приобретенные навыки и опыт рождали уверенность в прибавляя сил. Что достиг, как спортсмен, конструктор моделей воздушного боя?

— Появилось больше самостоятельности, уверенности в себе, в своих действиях, — сказал он тогда. — Наш инструктор Виктор Иванович Лесин дает самому думать, если что-то не ладится с моделью. Когда всего добьешься сам — это здорово.

Клубные занятия не только открыли Коле Христенко путь в мир техники, но и помогли получить представление о службе летчика, быть собранным, дисциплинированным, аккуратным и точным.

Такие качества нужны каждому и особенно ему, будущему защитнику Родины. А придя в авиационное училище, ему уже не надо было привыкать к авиационной или ракетной терминологии, значительно легче, чем другие, осваивая военную технику.

Сбылась мальчишеская мечта. Теперь Николай Христанко — военный летчик, зорко охраняет небо Родины. В военном авиационном училище учится Сергей Курников. До этого он три года подряд руководил авиамодельным кружком в пионерском лагере. Окончив мытищинскую 23-ю среднюю школу, Сергей подал заявление в училище. Не прошел медкомиссию. Не сдавался. Через год, после второй попытки, был зачислен.

Николай Христанко, Сергей Курников, Владимир Швецов навсегда связали свою жизнь с авиацией, Советской Армией. Определить жизненную дорогу им помог клуб, в котором три года занимались.

Ребята периодически отчитываются о своих делах перед родителями. Одне из форм таких отчетов — выставки детского технического творчества, об одной из которых мы уже упоминали. Вот некоторые записи, что в книге отзывов: «Дорогие ребята, с удовлетворением познакомились с вашей выставкой. Нужным и полезным делом заняты вы. Желеем, чтобы ваше увлечение авиацией осталось на всю жизнь. Супруги Гусевы». «Молодцы, так держите! Родители Пестриковы». «Замечательно. А. В. Тырина».

Во втором отделении милиции города нам рассказывали:

— В свое время подростки этого микрорайона Мытищ доставляли немало хлопот, последние же годы мы здесь, как говорится, горя не знаем и низко кланяемся за это прежде всего Виктору Ивановичу Лесину и его помощникам...

Лесин больше всего радуется увлеченности ребят. Он называет имена тех, кто поступил в военные авиационные училища. И это кажется обычным. Впрочем, так же, как и то, что многие стали не летчиками, а квалифицированными токарями, геологами, учителями, инженерами. Каждый нашел свое небо. Но крылья, чтобы взлететь к нему, закалялись в здесь, в клубе, недавно отметили свое десятилетие.

Ребята учились идти к цели и впервые увидели плоды своих рук и своего ума. Но главное все-таки в том, что Вани, Сережи, Лиды, Кости и Коли становятся достойными гражданами нашей страны.

☆☆☆

Да, они очень разные, эти юношеские клубы, в они спорят между собой не только на спортивных площадках, спорят о методах и принципах работы, о формах организации соревнований, выдумке и энтузиазме. А все вместе заняты большим и нужным делом — воспитывают детей в патриотическом духе, закаляют их морально и физически.

Пусть каждый школьник в каждый подросток найдет для себя любимое занятие в своем доме, дворе, на своей улице. И помочь в создании детских клубов, развивать массовую физкультуру и спорт по месту жительства, как того требуют решения XXV съезда КПСС, должны мы, взрослые, все вместе.

М. ЛЕБЕДИНСКАЯ

г. Мытищи, Московской области.



СЛЕДОПЫТЫ В ПОИСКЕ

Брянск — город партизанской славы, негнбавемого воинского мужества. Это сразу становится понятно, стоит только оказаться на его улицах. На одном постаменте — орудие, на другом — танк, на третьем — устремленный ввысь самолет. На площади Партизан скульптурные группы воинов-победителей, партизан — народных мстителей. Да, всего и не перечислишь. Город и окружающие его районы дышет духом, теперь далекими, когда весь край поднялся на борьбу с немецко-фашистскими оккупантами. Здесь нашли свою гибель свыше ста тысяч фашистов. Множество вражеской техники было уничтожено.

Свою роль сыграли в сам партизанских аэродромов. С их помощью партизан снабжали всем необходимым. Не только оружие и боеприпасы доставляли отважные летчики, но и газеты, бумагу, оборудование типографий в многое другое.

Никогда не изгладится на народной памяти подвиги славных сынов советской

Отечины. Заметный вклад в изучение истории боев вносят юные следопыты, неутомимо ведущие постоянный поиск. Сколько, благодаря их самоотверженной работе, безымянных героев обрели имя; сколько написано историй чести и соединений, действовавших на полях сражений Великой Отечественной войны.

☆☆☆

Школа № 13 Бежицкого района Брянска. Военно-патриотически воспитаннем в школе занимается не от праздника к празднику, а постоянно, целеустремленно.

Нам посчастливилось поехать на очередное занятие отряда ЮРГ — юных разведчиков героического. В отряде пионеры 5—7 классов. Командир — ученица 10 «А» класса Гая Горнева.

Сегодня на повестке дня письма ветеранам 22-го гвардейского бомбардировочного авиационного ордена Суворова полка. Этот прославленный полк в огненные годы воевал на территории

Герой Советского Союза Н. Пахотищев среди учеников школы.

Фото ветерана 22-го гвардейского бомбардировочного авиационного ордена Суворова полка Л. РУБЦОВА

Брянской области, помогал, в частности, партизанским соединениям. Сотни тонн груза доставлял он партизанам. Пионеры поздравляют с наступающим праздником своих старших друзей, желают им вселенских успехов.

— Хочу обрадовать вас, — говорит затем Валентина Максимовна Семенцова. Мы получили письмо от бывшего сына полка летчика гражданской авиации Федора Федоровича Митрофанова.

Слушают ребята, и перед их мысленным взором проходит жизненный путь Федора Митрофанова. В десять лет он стал сыном полка, а сейчас уже четверть века водит воздушные лайнеры. Летчик призывает пионеров хорошо учиться, тогда все их надежды и желания сбудутся.

К поиску юные разведчики приступили несколько лет назад, когда в школу пришел ветеран войны Константин Яковлевич Фофенгут (в прошлом воспитанник Брянского (Бежицкого) аэроклуба) и предложил разыскать своих соратников из 22-го полка. Предложение встретило горячий отклик. Под непосредственным руководством председателя первичной организации ДОСААФ школы Б. Парфенова, преподавательницы географии В. Семенцовой, комсомольской органи-

зации началась энергичная работа. Всючески поддерживал ее и директор школы Виталий Евгеньевич Колонутос.

Написаны первые письма. Из Министерства обороны СССР сообщили, что авиационный полк сформирован еще до войны, в мае 1938 года. 22 ноября 1942 года за отвагу в боях за Отечество против немецко-фашистских захватчиков, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава полк преобразован в 22-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк. В 1943 году ему присвоено собственное наименование.

В 1945 году Указом Президиума Верховного Совета СССР полк удостоен правительственной награды — ордена Суворова III степени.

В этом же сообщении — фамилии нескольких офицеров, в том числе командира полка С. Донченко.

Выдержки из дневника отряда.

«Сколько радости было сегодня. Мы получили первое в нашей жизни письмо от Новикова Геннадия Александровича (бывшего зам. командира полка) с фотокарточкой и поздравительной открыткой. Мы узнали еще несколько адресов ветеранов — Мостового Николая Александровича, Героя Советского Союза, который живет в Московской области, Донченко Семена Алексеевича (г. Киев), бывшего командира полка. Нам просят разыскать Полукарова Андрея, Героя Советского Союза Черновского Семена и Пахотищева Николая. Наш Константин Яковлевич (речь идет

Отряд юных разведчиков в музее Вооруженных Сил. Крайний слева ветеран полка К. Фофенгут.

Фото В. СЕМЕНЦОВОЙ

о друге и наставнике ребят Фофенгута) поедет в Москву разыскивать новые адреса, встретится с некоторыми ветеранами. Он закажет нам машинки на рукава, получит приглашения на встречу 9 мая 1975 года.

Памятная встреча состоялась, и ребята приняли в ней самое активное участие.

«16 января. Письмо от генерал-майора Донченко и Героя Советского Союза Мостового.

17—22 января приехал из Москвы Константин Яковлевич. Привез с собой много интересных материалов, а также адреса. Когда мы подчитали, то оказалось 48 адресов.

22 января. Во вторник у нас было строевое занятие.

30 января. В среду писали письма ветеранам. Отправили 32 письма.

12 февраля. Сегодня у нас вновь большой праздник, мы получили второе письмо от Донченко Семена Алексеевича, в котором он пишет, что посылает нам посылку с очень многими личными вещами. Конечно, для нас это необыкновенная радость».

Не только командир полка, ныне генерал-майор авиации в отставке, С. А. Донченко прислал фотографии, памятные вещи, это же сделали десятки его



односолдцем. В школьном музее бережно хранятся летные книжки офицеров Семена Слепова, Леонида Фролова, планшет гвардии подполковника Анатолия Попова, шлемофон. Из Брестской крепости юные следопыты привезли осколки снарядов, бомб, патроны, отдельные предметы воинского снаряжения.

Понимая огромное воспитательное значение деятельности красивых следопытов, С. Донченко на десятках страниц рассказал о пути полка, получившего боевое крещение в районе Халкинг-Гола, затем волевым шагом на Керельском перевале. Потом — дальний перелет на Западный фронт в состав 38-й авиационной дивизии. Только в боях под Москвой на счет полка было записано: 1709 боевых вылетов, уничтожено: 63 танка, 609 автомашин, 19 орудий и другой техники, 4650 вражеских солдат и офицеров.

За время Великой Отечественной войны почти весь состав полка получил правительственные награды. Летчики Н. Мостовой, С. Черновский и штурман Н. Пахотичев стали Героями Советского Союза.

Вполне естественно, что ребят интересуют эпизоды, свидетельствующие о героизме, мужестве славных советских соколов.

О первом боевом вылете своего экипажа рассказывает Герой Советского Союза С. Черновский. Было решено, пишет он, под прикрытием облачности ударить по станции Ферзиково одиночными самолетами. Точные удары следовали один за другим. Зенитным огнем мой самолет был поврежден, стрелок-радист серьезно ранен. В целом полк отлично выполнил поставленную перед ним задачу — шестелю с боевой техникой и живой силой противника оказались полностью разбиты.

Подробно делится своими воспоминаниями Герой Советского Союза Н. Пахотичев. В заключение подводит итог: за время Великой Отечественной войны я совершил свыше 250 успешных боевых вылетов на уничтожение войск и техники врага. Свой последний боевой вылет сделал в мае 1945 года ведущим «девятки» и нанес бомбовый удар по скоплению противника недалеко от Праги.

В альбоме, посвященном истории полка, множество фотографий, писем, вырезок из газет. Все они — свидетельства неисчислимого мужества советских людей, их готовности на подвиг во имя Родины. В то же время, знакомясь с собранными ребятами материалами, понимаешь сколько труда, можно сказать, даже самоотверженности, потребовалось пионером, их руководителем, чтобы из крупиц создать полноценную летопись боевой славы. А какое воспитательное значение имеет эта работа, сколько юной она вдохновила, указала жизненный путь, по которому они сейчас идут!

Выпускники школы поступают в военные училища, становятся офицерами. Так, в Харьковском и Тамбовском авиационных училищах учатся Александр Городняков, Владимир Черыгин, Николай Немченко, Валерий Шитый. Многие воспитанники школы поступили в другие военные училища. Офицерами стали Руденко, Ермаков, Игуминев.

Увлекает молодежь авиационный спорт. В прошлом году старшеклассники

посещали авиаспортивный клуб, совершали прыжки с парашютом.

В школе работает несколько кружков по военно-техническим видам спорта, не связанным непосредственно с авиацией. Стоит пожелать, чтобы большая военно-патриотическая работа, которая здесь ведется, получила и определенную авиационную направленность. Почему бы, скажем, не организовать авиамодельный, парашютный кружок Желавших в них заниматься найдется много. Сомневаться в этом не приходится.

Отряд юных разведчиков хорошо организован, крепко сплочен, имеет свою клепку, ясию.

С большим интересом ребята участвуют в походах. Они посетили один из аэродромов, который, когда его заняли фашисты, бомбили летчики 22-го полка. Во время поездки к ветеранам весь отряд побывал в Москве: в музее Вооруженных Сил, на Красной площади, в музее В. И. Ленина.

На всю жизнь в памяти у ребят остаются встречи ветеранов 22-го полка в Брянске, куда они приехали по приглашению отряда юных разведчиков. В числе гостей ребята увидели не только бывших летчиков, штурманов, техников, но и оружейники, прослушавших всю войну в гвардейском полку.

Находки бывают и неожиданными. Во время летних каникул Наташа Жигаленкова — юный разведчик — гостила у своей бабушки в Калининской области. Как-то в поле она нашла алюминиевую ложку с выбитыми на ней буквами. Удалось разобрать надпись: «Трофимов Василий Павлович. Вол. обл. Белозерск 1919 г.г. Немедленно написала в Вологодский облкомкомат. Оттуда ответили, что Трофимов В. П. пропал без вести, и сообщили адрес его сестры А. Волковой. Завязалась переписка. А Волкова написала, что родные ничего не знали о дорогом им человеке, «но наша родная Родина заботится о людях и мы получили весть о брате, за что вам выношу глубочайшую благодарность и уважение».

Учатся в школе внук и внучка А. П. Семенов. Как-то пригласили бабушку в школу. И тогда узнали, что она участник Великой Отечественной войны. В 1942 году в боях под Севастополем осколок снаряда попал ей в грудь. Спасли документы, находившиеся в кармане гимнастерки. Теперь ее протерленный комсомольский билет находится в школьном музее.

Все тесней и тесней становится в нем. Небольшая комната не может вместить все, что собрано. Видимо, надо подыскать более подходящее помещение.

Пионерская организация 13-й школы носит имя бывшего инструктора Брянского (Бежицкого) аэроклуба Героя Советского Союза Ильи Борисовича Катунина. Отряд юных разведчиков много сделал для того, чтобы собрать и систематизировать материалы о героической жизни и подвигах отважного летчика.

Активный комсомолец Илья Катунин в 1927 году поступил на Гомельский станкостроительный завод. Работал подурному. Вскоре стал коммунистом.

— Я обещаю, — сказал он на собрании, когда его принимали в партию, — что где бы я ни был, что бы мне ни пришлось делать, святое имя коммуниста я всегда буду держать в чистоте. Делаю

доказу свою верность нашей великой Коммунистической партии.

Свое обещание Катунин сдержал.

Образ преданного Родине воина ярко рисует выписка из награжденного листа на капитана Катунина — летчика штурмового полка Северного флота.

За период боевой работы тов. Катунин совершил 12 успешных вылетов, в результате которых:

5.9.43 г. лично потопил транспорт водоизмещением 5—6 тыс. тонн.

27.9.43 г. лично потопил мотобот.

3.03.44 г. лично потопил сторожевой корабль.

5.03.44 г. четверка штурмовиков, ведомая капитаном Катуниним, повредила вражеский транспорт в 6 тыс. тонн.

14.3.44 г. являясь ведущим четверки штурмовиков, нанес удар по немецкому порту и лично потопил шхуну и повредил катер. Всего группой потоплено 4 шхуны, подожжено 2 мотобота и поврежден 1 катер.

10.04.44 г. был ведущим восьмерки штурмовиков, которая потопила транспорт в 10—12 тысяч тонн в сторожевой корабль.

23.04.44 г. был ведущим восьмерки штурмовиков. На подходе к цели самолет подбил зенитки. Катунин направил горящую машину на транспорт противника и таранил его. Транспорт водоизмещением 5 тысяч тонн потонул.

Посмертно И. Б. Катунину присвоено звание Героя Советского Союза.

Юные разведчики поддерживают тесную связь с родными героя, часто бывая в школе его дочь Дина Ильинична, внук Ильяш. Ребята ведут переписку с однопольчанами Катунина, в частности с Героем Советского Союза Д. Осыка, с учащимися школы им. Маркина из поселка Катунинно Архангельской области (Андрей Маркин — стрелок-радист, погибший вместе со своим командиром), с экипажем траулера «Илья Катунин».

Память о Катунине живет в сегодняшних делах пионерской дружины, носящей его имя. Пионеры стремятся походить на отважного летчика, быть, как и он, примерными во всех делах: дисциплинированными, хорошо учиться, принимать участие в общественной жизни. Активно прошел, например, сбор железного лома, из которого изготовили шесть тракторов, два автобуса и два троллейбуса. На них надписи: «Катунинцы — Родине».

Мы здесь рассказали о двух направлениях в работе юных следопытов, связанных с боевыми традициями нашей доблестной авиации. Есть еще и третье — это поиск материалов о 331-й Брянской пролетарской стрелковой дивизии. Формировалась она под Москвой и состояла в основном из рабочих Брянских заводов. Уже собрано много документов, снимков. Состоялись встречи с ветеранами дивизии.

Планы отряда юных разведчиков обширные: продолжать поиск оружейник из 22-го полка. Найдено 11, а всего их было 18. Собрать дополнительные материалы по 331-й стрелковой дивизии. Создать альбом о всех партизанских отрядах Брянской области. Съездить в Киев и бышему командиру полка С. Донченко.

Поиск продолжается.

М. ЖАРКОВСКИЙ,
спец. корр. «Крылья Родины»



С именем дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской премии конструктора ракетно-космических систем академика Сергея Павловича Королева связаны наиболее яркие страницы истории освоения космического пространства, создания и развития ракетно-космической техники. Выдающиеся организаторские способности, конструкторский талант и широкий научно-технический кругозор, принципиальный, партийный подход и решение возникающих вопросов, научный риск и осторожность, энтузиазм и терпение, настойчивость в преодолении трудностей позволили С. П. Королеву на протяжении ряда лет направлять работу многих научно-исследовательских и конструкторских коллективов на успешное решение больших комплексных задач, поставленных партией и правительством перед советской космонавтикой...

Небу, покорению воздушных просторов еще в юные годы отдал свое сердце Сергей Королев. Он настойчиво и упорно овладевал знаниями, необходимыми для создания летательных аппаратов, сам проектировал и участвовал в постройке планеров и самолетов и научился летать на них. О творческой смелости питомца Московского Высшего технического училища инженера С. П. Королева свидетельствует все чаще появляющийся рядом с его фамилией слова «первый», «впервые». На созданном им еще студентом МТУ экспериментальном планере «Красная Звезда» летчик В. Степанченко впервые в нашей стране выполнил три петли Нестерова.

Познакомившись с работами К. Э. Циолковского, основоположника теории работ, посвященных С. П. Королев увлекся проблемой создания летательных аппаратов с ракетными двигателями. Молодой инженер стал одним из организаторов при Особыхнахиме Группы изучения реактивного движения (ГИРД), а затем и ее руководителем. Здесь мыслы и сораздана и запущена первая советская жидкостная ракета, разработан проект первого ракетопланера РП-1 под двигатель ОР-2, сконструированный Ф. А. Цандером.

После образования в конце 1933 года на базе ГИРД и Газодинамической лаборатории (ГДЛ) Реактивного научно-исследовательского института (РНИИ) С. П. Королев возглавил в нем отдел ракетных летательных аппаратов. Здесь он разработал управляемую крылатую ракету, а также ракетоплан РП-315, на котором впервые в СССР летчик В. Федоров выполнил полет. В годы Великой Отечественной войны С. П. Королев занимался оснащением серийных боевых самолетов разработанными в тот период жидкостными ракетными ускорителями. Все последующие годы Сергей Павлович, как руководитель крупного творческого коллектива, целиком отдавал свои силы, знания, энергию созданию мощных ракетно-космических систем.

Сергей Королев написал и в 1934 году опубликовал свой первый научный труд «Ракетный полет в стратосфере». После него он написал еще ряд работ, посвященных проблемам ракетно-космической техники. Однако основной своей задачей Сергей Павлович считал «разработку, осуществление и отработку в полетных условиях различных ракетных конструкций, начиная от малых ракет и до космических кораблей». Эту задачу он выполнял в течение всей жизни. Под руководством С. П. Королева, при его непосредственном участии в нашей стране созданы многие баллистические и геофизические ракеты, ракеты-носители и первые в мире пилотируемые космические корабли — одноместные «Восток» и многоместные «Восход», ракетно-космические системы, позволившие нашей Родине открыть новую эру в истории человечества, — первой в мире осуществить запуски искусственных спутников Земли и Солнца, первые полеты человека и животных в космосе, создание станций «Луна», «Венера», «Марс». Его мысль, воля, силы вложены в создание искусственных спутников серии «Иолия-1» и «Электрон», первых межпланетных разведчиков серии «Зонд» и ряда спутников серии «Космос».

Человеку многого таланта и неиссякаемой энергии назвал С. П. Королева Президент Академии наук СССР академик М. В. Келдыш. Имя Королева, как одного из основоположников практической космонавтики присвоено крупнейшему образованию на обратной стороне Луны. Академии наук СССР учредила в 1966 году медаль Королева, которой награждаются отдельные лица и коллективы за выдающиеся работы в области ракетной техники и космонавтики. Сергей Павлович Королев воспитал целую плеяду таких же, как и он, был сам, преданных Родине, коммунистически партийно увлеченных, высшей научной и технической ученых и инженеров, отдающих все свои силы, знания, талант освоению космоса в интересах прогресса человечества.

ЧЕЛОВЕК
МОГУЧЕГО
ТАЛАНТА

От планера — до космического корабля

На старт, разбитый на освещенной щедром крымским солнцем горе, пришел начальник планерного лета.

— Кто в воздухе?

— Королев, — доложил Олег Константинович Антонов и, сделав паузу, добавил тревожно: — Трудное у него положение. При взлете вырвало шпопор ирвеления...

Лицо начальника помрачнело. Вместе со всеми находившимися на старте, он стал пытливо всматриваться в голубую высоту, где парил «Коктебель», сделанный руками Королева и его друга Сергея Люшина... Планер Королев не брал высоту, несмотря на красившийся на тропе за хвостом парителя шпопор. Но даже легкость, с которой планер выполнял маневры, не успокаивала инструкторов в учете. Всех тревожило, как удается молодому планисту произвести посадку с таким необычным «довеском». И когда после четырех часов полета, Королев повел «Коктебель» на посадку, все побоялись к месту приземления. На полпути бежавшие облегченно вздохнули — посадка прошла нормально. Невзредимый Королев деловито осматривал хвостовое оперение, поврежденное металлическим шпопором при посадке. Когда подошли к ленте, убедившись, что даже пережил опасность и досадное повреждение планера не погасили радости в душевного подъема, которые наполняли молодого конструктора, впервые выполнившего длительный полет на построенном своими руками аппарате. Участником соревнований были понятна радость их товарища. Ведь он впервые выполнял такой продолжительный полет, да еще на планере своей конструкции, выдержавшем не предвденный расчетами коварный «довесок».

Создание парителя «Коктебель» было своеобразным рубежом в летательной жизни Сергея Королева. Родился он на Украине, в семье учителя. В 1924 году он окончил первую одесскую строительную профшколу. Учился в Киевском политехническом институте, затем в Московском Высшем техническом училище (МВТУ). В авиакружках этих учебных заведений начал осваивать полеты на планере. Они пробудили неуемное желание летать и самому строить крылатые машины. Еще студентом Королев спроектировал свой первый планер-паритель, затем второй, пилотажный «Красная Звезда».

Основы полеты на планере, Королев решил сделать второй шаг — научиться летать на самолетах и строить их. Он добился включения в группу планистов, которая по ускоренной программе обучалась пилотированию самолета У-1. Завятив в группе и практические полеты в определенной степени помогла студенту МВТУ разработать и защитить свой дипломный проект легкого двухме-

тного самолета. Проект был настолько удачным, что Центральный Совет Осоавиахима выделил средства для постройки самолета. Так, после авиационных «Коктебелей», «Красная Звезда», хорошо прошедшими проверку в воздухе, в 1930 году поднялся в небо спортивный самолет СК-4, сконструированный Сергеем Королевым в годы учебы в МВТУ.

Получив в феврале 1932 года свидетельство об окончании МВТУ и присвоении ему квалификации инженера-аэромеханика, до предела уставший от совмещения учебы и работы в авиационности, проектирования и постройки своих планеров и самолета, Королев заявил:

— Ну, мама, теперь я инженер. Можю немного отдохнуть от учебы.

Отдыха не получилось. Он сам скоро понял, что учеба только начинается. Поинтересившись с друзьями К. Э. Циолковского, молодой инженер решил заняться реактивным полетом. Он стал активнее заниматься в 1931 году при ЦК Осоавиахима секцией реактивных двигателей. На одном из ее заседаний он предложил своим друзьям в ближайшем будущем сделать двигатель и попробовать полетать на ракетоплане. Последнее он брал на себя...

Увлеченный перспективой реализации идеи реактивного полета, С. П. Королев вскоре целиком перенес свои знания и знания аэромеханика области науки и техники. Он многое сделал для повышения эффективности работы организованной при научно-исследовательском секторе Осоавиахима в Московской, а затем Центральной группой изучения реактивного движения (ГИРД), вобравших в себя многих видных ученых и инженеров-витузнастов космических полетов.

В ГИРД было четыре бригады. Две из них занимались разработкой жидкостных ракетных двигателей, а Сергей Павлович, руководивший в МосГИРДе научно-техническим советом, стал начальником ГИРД и, естественно, был в курсе дел всех бригад, помогая им, сам у него возникал в голове ряд технических проблем. Когда он увидел, что успех обозначился в бригаде, которую возглавлял М. К. Тихонравов, то все силы бросил на этот участок. В результате двигателя, работавшего на жидком кислороде и стуженном бензине в виде пасты, был сконструирован и изготовлен в короткий срок. Одновременно энергично строилась и ракета, получившая индекс ГИРД-09.

В августе 1933 года была подписана декларация о создании в СССР ракетной и запуску первой в нашей стране жидкостной ракеты. Испытания двигателя, проведенные 7 августа, прошли успешно. Он развивал тягу в 43 килограмма. И Королев все еще чувствовал себя пионером, решил: Пусть ракета взлетит накануне Дня Воздушного Флота. 17 августа на пилотино собралась группа из всех бригад ГИРД. Сергей Павлович и волнением смотрел на измерительные приборы в миспоронном баке. Стрелка показывала 13,5 атмосферы, а дальше не шла. Королев понимал, что этого мало, чтобы достигнуть расчетной высоты. Однако решил — пуск должен состояться непременно 17 августа.

Ракета нормально вышла из стана и устремилась вверх. Она поднялась на 400 метров. В специальном номере газеты ГИРД, посвященном этому событию, С. Королев писал: «Первая советская ракета в жидкостном двигателе пущена 17 августа, несомненно, является знаменательным днем в жизни ГИРД, а начала с этого момента, советские ракеты должны летать над Союзом Республик».

Необходимо также возможно скорее освоить и в воздухе полеты ракетных типов ракет для того, чтобы всесторонне изучить и в достаточной степени овладеть техникой реактивного дела.

Советские ракеты должны победить пространству».

Последствиями было построено шесть ракет типа ГИРД-09. Они достигли высоты в полторы тысячи метров. А 25 ноября 1933 года в Нахалбино были проведены испытания и ракеты ГИРД-Х, строившиеся также под руководством С. П. Королева по исходным пророботкам Ф. А. Цандера.

Сильная створова организаторского таланта Королева состояла в том, что, форсирова ударные направления, он не упускал из своего поля зрения остальные работ. Его часто можно было видеть в бригаде Г. А. Победоносцева, где ис-

следовали воздушные реактивные двигатели.

По-боевому шла работа и в бригаде, которой руководил сам Королев. Коллектив напряженно готовил полет первого ракетоплана РП-1 на нем после этого планер В. И. Черновского — типа «летающее крыло». Королев сам испытывал в воздухе до установки двигателя и, естественно, надеялся выполнить свое обязательство — сделать изобретение нового двигателя. Работы продвигались успешно, и секретарь ГИРД счел возможным сообщить К. Э. Циолковскому: «Наши опытные работы по ракетоплану «ГИРД-РП» подходят к концу. У нас работает много высококвалифицированных инженеров, лучшим из лучших является... инженер С. П. Королев... Он-то и будет пилотировать первый ракетоплан».

Обработка двигателя для РП-1 загигалась. Чтобы не терять времени, Королев решил сделать пока модель ракетоплана, поставить на нее двигатель от ракеты 09 и в помощью модели заранее убедиться, с чем можно встретиться пилот в полете на ракетоплане. В короткий срок были произведены расчеты, и бригада приступила к постройке миниатюрного ракетоплана «09/1». Для управления полетом были сконструированы специальные устройства, позволявшие использовать автоматика начала тридцатых годов.

Коммунистическая партия и Советское правительство понимали перспективу зарождающейся области науки и техники. В сентябре 1933 года правительство приняло решение: на базе ГИРДе в Ленинградской газодинамической лаборатории создать специализированный, первый в истории научных и конструкторский центр для исследований и конструкторских работ в области ракетостроения — реактивный научно-исследовательский институт (РНИИ). Королева назначили заместителем директора по научной части, а вскоре руководителем отдела ракетных летательных аппаратов.

В новом коллективе Сергей Павлович продолжал работу над крылатыми ракетами и ракетопланом. Удалась закончить и испытать модель «06/1». Она пролетала 200 метров. Поначалу она почти не поддавалась управлению. Пришлось многое доработать и переделывать, пока удалось «научить» эту миниатюрный ракетоплан летать по-настоящему.

Успех воодушевлял конструкторов. Они решили построить серию крылатых ракет, постепенно увеличивая их размеры. По современной классификации коллектив отдела, возглавляемый Королевым, разработал, построил и испытал крылатую ракету дальнего действия (индекс 212), ракету «воздух—земля» (индекс 201), зенитную (индекс 217) с наведением по лучу прожектора и другие.

Накапливая опыт проектирования и испытаний ракет разного типа, С. П. Королев и его единомышленники разработали оригинальную методику запуска ракет. Они впервые применили старт с катапульти. Основной служила тележка на рельсовом пути. Стартовые ускорители разогнали тележку вместе с установленной на ней ракетой. После отрыва от тележки включался двигатель, и ракета с ускорением двигалась силой истекающих газов. Коллектив под руководством Королева провел ряд перспективных опытов по управлению полетом крылатой ракеты. Была предложена система самонаведения, построено несколько приборов стабилизации.

— Крылатая ракета, — говорил в 1935 году С. П. Королев в одном из до-

кладов, — имеет большое значение для сверхзвукового полета человека и для исследования стратосферы. Задача заключается в том, чтобы упорной повседневной работой, без излишней шумихи и рекламных, так часто пресущих, и сожалению, еще и до сих пор многим работам в этой области, овладеть основами ракетной техники и занять первыми высоты страто- и космосферы.

Летающей лабораторией для подготовки сверхзвуковых полетов крылатых ракет, по мысли Королева, должен стать ракетоплан. На нем мог находиться человек, что было очень важно для овладения ракетным полетом. От планера Б. И. Черановского пришлось отказаться, — он не обладал необходимой прочностью. Сергей Павлович сконструировал под ракетный двигатель специальный планер СК-9. Без двигателя он успешно летал на очередных планерных состязаниях в Коктебеле. В 1937 году СК-9 перевезли в институт, установили на нем ракетный двигатель и провели пять наземных испытаний.

После доводок ракетоплан получил обозначение РП-318-1. В начале 1940 года начались летные испытания аппарата. Ученики испытаний, наблюдавшие с борта самолета Р-5 за полетом ракетоплана, записали в своем отчете: «После включения двигателя ракетоплан быстро увеличил скорость и ушел от нас с набором высоты. Все попытки продолжить наши наблюдения не увенчались успехом. Несмотря на максимальное увеличение оборотов мотора, самолет Р-5 безнадежно отстал от ракетоплана».

Удачный полет подтвердил реальность идеи ракетного полета. Опыт создания и испытаний РП-318-1 был использован группой конструкторов во главе с В. Ф. Болховитиновым при разработке истребителя-перехватчика с жидкостно-реактивным двигателем. В мае 1942 г. летчик Г. Я. Бахчиванджи совершил на этом ракетном истребителе, получившем обозначение БИ-1, несколько полетов.

Пригодился он и С. П. Королеву при его постоянной работе над применением ракетного двигателя конструкции Валентина Петровича Глушко в качестве ускорителей на боевых самолетах. Королев лично участвовал в летных испытаниях бомбардировщика Пе-2 с добавочным реактивным «сердцем». На Пе-2 было выполнено 110 полетов. Ракетные ускорители устанавливались в на опытных истребителях Яковлева, Лавочкина, Микояна. Так приближалась эра реактивного полета и в авиации.

Создание и испытание крылатых ракет, ракетопланов, авиационных ускорителей были для С. П. Королева и других ученых и конструкторов важной ступенью на пути к баллистическим ракетам. А работа над решением этой задачи шла напряженнейшей. В канун 30-летия Великого Октября Сергей Павлович писал жене с полигона, где начинались испытания первых дальних жидкостных ракет. «Наша работа изобилует трудностями, с которыми мы пока что справляемся. Отрадно то, что наш молодой коллектив оказался не редкостью дружным и сплоченным. Да, здесь, в этих условиях, пожалуй, и нельзя было бы иначе работать. Настроение у народа бодрое, бьются решающие денечки. В другом письме сообщал: «Мне зачастую трудно, о многом думаю и раздумываю, спросить не у кого. Но настроение тоже неплохое, верю в наш труд, знания и нашу счастливую звезду».

Успешно прошли испытания первых баллистических ракет, затем последующих, еще более мощных. Королев умело направлял усилия многих коллективов, занимавшихся развитием новой отрасли техники. Это становилось, как подчеркивал сам Королев, делом не двадцати, даже не пятидесяти человек, это дело всей страны. И его сотрудничество с главными конструкторами двигателей, систем управления, комплексов наземного оборудования, а также бортовых и наземных систем крепло и развивалось. Благодаря постоянному вниманию партии и правительства, таланту и самоотверженности сотен и сотен людей коллективы ракетостроителей преодолевали одну трудность за другой. В августе 1957 года ТАСС сообщил об успешных испытаниях в СССР межконтинентальной многоступенчатой баллистической ракеты. Наша страна вышла на ведущее место в мире в области ракетостроения. Ни одно государство тогда не располагало подобной ракетой.

Создание мощных ракет позволило Королеву поставить вопрос о запуске искусственного спутника Земли. Предложение было поддержано. Энергично началась подготовка ракеты-носителя, проектирование первого посланца Земли на орбиту. По идее Сергея Павловича, он должен быть максимально простым, за что его и назвали «ПС» (простейший спутник). Однако вес космического переноса все же достиг 83,6 кг, а диаметр превышал полметра. По масштабной от него отходили четыре усевитенны, по два на каждый радиопередатчик. Источники питания обеспечивали работу аппаратуры в течение трех недель.

4 октября 1957 г. состоялся исторический пуск. Когда убедился, что спутник — на орбите, над стартом грянул «ура!». Загласил зари космической эры!

Успешный запуск и полет Первого искусственного спутника Земли был убедительным подтверждением правильности избранного в нашей стране генерального направления в развитии ракетно-космической науки и техники, в создании космических летательных аппаратов. Их семья быстро росла. С участием Сергея Павловича Королева разрабатывались не только аппараты для полетов по околоземной орбите, но и тяжелые межпланетные автоматические научные станции, а затем и пилотируемые корабли.

В начале 1961 года были проведены завершающие испытания автоматической системы «Восток», обеспечивающей вывод на околоземную орбиту живых существ. Готовилось открытие эпохи полетов в Космос самого человека. Руководя созданием космической техники, С. П. Королев заболел и о подготовке космонавтов. Он помогал им изучать корабли, принимал экзамены по знанию его устройства и оборудования. Не последним пробным полетом корабля-спутника присутствовали космонавты. Королев после старта спросил их:

— Ну как запуск! Первый сорт! — И продолжал:

— Совсем скоро, друзья, вот так же будем провожать в космос одного из вас. — И понимая, что все они рвется в космос, добавил: — Не беспокойтесь, всем дела хватит. Полеты только начнутся, и все вы будете первыми, толь-

ко каждый в чем-то принципиально новым, своем.

На века вошел в историю полет на корабле «Восток» гражданина СССР летчика Юрия Алексеевича Гагарина. В память об этом подвиге даже день его полета стал всемирным Днем авиации и космонавтики. А за Колумбом Вселенной в подвездные высоты полетали товарищи Гагарина, и каждый полет, как пророчески говорил космонавт Сергей Павлович, нес отпечаток своего, принципиально нового. Суточный полет Германе Титова в августе того же 1961 года доказал, что человек может жить и работать в условиях невесомости. Космонавт записал тогда в бортураунеле: «Могучие у нас ракеты! И славу космических полетов в равной мере следует делить между космонавтами и теми, кто создает, снаряжает и запускает ракеты. За одиночными полетами последовали групповые, все большей продолжительности и сложности».

Новой главой в истории развития ракетно-космической техники и освоения человеком космоса были создание и полеты многоступенчатых кораблей «Восход», способных после завершения подвездного рейса мягко приземлиться в расчетном районе. Особенно большое значение для развития космической науки и техники имело создание корабля «Восход-2» и полет на нем космонавтов П. Белаява и А. Леонова. Сам С. П. Королев писал о нем: «Полет Юрия Гагарина открыл эпоху космической навигации. А эпоха работы человека в свободном космосе началась в истекшем 1965 году в тот мартовский день, когда Алексей Леонов шагнул из шлюза в открытое пространство и свободно поплыл в нем».

Под руководством Сергея Павловича были созданы, подготовлены к полетам и запущены самые различные автоматические и пилотируемые космические аппараты и системы. Его бурная кипучая жизнь, целиком посвященная служению науке, советской Родине — пример для подражания. Освоение космоса, которому он отдал свои силы, талант, успешно продолжается. Его ученики и соратники, развивая его идеи, создали ряд новых замечательных космических аппаратов, танков, как многоцелевые корабли «Союз», долговременные орбитальные станции «Салюта», спутники разных типов. Они работают в космосе в интересах народного хозяйства, развития производственных сил, науки и техники.

«Наша страна, — говорил С. П. Королев, — поистине становится Берегом Вселенной, а важнейшие наши звезды в космосе, как и звезды Кремля, будут вечно видны на всех материках Земли»

Полковник-инженер П. АСТАШЕНКОВ



АДЕКВАТНОСТЬ НАСТРАЖЕ

Исполон виков велось в некоторых семьях страдать детей всяческой небывальной. Причин пугали не просто так, а с определенной целью, посредством страха добиться от ребенка беспрекословного послушания.

— Спи, а то бабу-ягу позову!
— Ешь, иначе Змей-Горыныч тебя съедает!

Не плачь, а то Нацапо бессмертною отдам!
И ведь отлично знали отец или мать, бабушка или бабушка, что им бабы-гги, им Змей-Горыныч и в природе не что никому Нацапо не отдадут свое дитяно, а все старались придумать чудные пострашнее. Делалось это не от злого умысла, а больше по простоте душевной. Современная педагогика убедила, что наказывая, что заигрывание ничего кроме вреда воспитанию детей не приносит. К тому же и родители и дети пошли ныне другие. Посему увещание с помощью страха исчезает из семейного обихода.

Но как ни странно, эту порочную методу упорно пытаются применять реакционные круги ряда западных стран, и не в педагогике и в политике, и не по отношению к детям, а ко вполне взрослым людям; и не в семейном, а в государственном или даже в мировом масштабе. В качестве основного пугала они избрали мифическую «советскую военную угрозу».

Особенно усердствуют в этом направлении министр обороны США Д. Рамсфелд и его заместитель У. Мелентен, генеральный секретарь НАТО В. Лумс и другие пропагандисты и стратеги из Пентагона и штаба Атлантического палата. Они подтасовывают и извращают факты, раздувают или преумножают цифры, делают на основе этого потрясающие выводы. Их фантастические измышления громкогласно подхватываются и разносятся неразборчивой буржуазной прессой.

Так, в интервью журналу «Ньюсуин» главнокомандующий объединенными вооруженными силами НАТО в Европе генерал А. Хейг твердил о мнимой советской агрессивности, призывал противостоять «всущей советской мощи мощи Запада». Деятели Пентагона настойчиво внушают представителям печати, радио и телевидения мысль о неспособности Западной Европы противостоять «нападению коммунистических стран». А бельгийский генерал П. Клоз умудрился даже сочинить «сценарий» боевых действий в Центральной Европе, обширные выдержки из которого привнес в статью под заголовком «Достаточно ли силе Запад» западногерманский журнал «Шпигель».

Самые оголтелые «истрабы» США в области мифа о гонимости Запада пострелятельными целями создали немцы «иногда по существующей опасности». В него вошли такие небезызвестные гла-

шатам «холодной войны», как генералы Риджуэй, Лемингтер, Тейлор, бывший руководитель ЦРУ Колби и им подобные. Одним из заправил комитета является бывший заместитель министра обороны США Панкрат, ныне возглавляющий авиастроительную корпорацию «Нортроп», которая получает основные прибыли от заказов Пентагона. Эти воинственные «бывшие» объявили своей программой антисоветскую пропаганду и борьбу за сохранение и усиление гонимы вооружения.

Безъязыковой составной частью беспримерной «кампании устрашения» являются многочисленные военные маневры с явной антисоветской направленностью. В крупнейший в истории НАТО маневры, проведенный минувшей осенью, по сообщениям печати, участвовало 250 тысяч военнослужащих и 1500 самолетов. Устроители этих маневров в качестве вооружаемого противника неадекватно указывают на Советский Союз. Они считают, что под грохот танков и рев реактивных самолетов легче убедить народы в любых угрожающей им опасности.

Какую же цель преследуют реакционные круги, возбуждая страх своими «отнюдь не базисными сказками о советской военной угрозе? Эта цель откровенно изложена в реферате, опубликованном в журнале «УГО» с фиджити нейшнз: «...сли русские действительно столь сильны, что угрожают нашим интересам и даже самому существованию США, то мы должны принять радикальные и немедленные меры — дальнейшее расширение военных расходов, запускать нарастающую оппозицию общественности опасным планам Пентагона».

Так вот в чем истинная суть дела! Спекуляция на страхе потребовалась глашатаям военно-промышленного комплекса США для того, чтобы оправдать в глазах налогоплательщика непомерно раздутые военные расходы, заглушить нарастающую оппозицию общественности опасным планам Пентагона.

В конце сентября 1976 года президент США подписал законопроект об ассигновании Пентагону в 1977 финансовом году рекордной суммы — около 119 миллиардов долларов. Это — самый колоссальный военный бюджет за всю историю страны. Наибольшая часть его будет затрачена на закупки оружия и боевой техники и разработку их новых образцов. Предусмотрено выделение средств на строительство стратегических бомбардировщиков «В-1», новых истребителей, более совершенных межконтинентальных стратегических ракет, так называемых «крылатых ракет», ударных атомных авианосцев и т. д. и т. п.

Иначе говоря, львиную долю из этих миллиардов долларов получит самолетостроительные, ракетостроительные, кораблестроительные фирмы, составляющие верхушку военно-промышленного комплекса. И умножится прибыль главарей большого бизнеса.

Осуществление только одной программы строительства стратегических бомбардировщиков «В-1» оценивается самой фирмой, выполняющей это заказ, в 24 миллиарда долларов. Стоимость одного такого самолета, заявил исполнительный директор организации «Общественные священники и мирные», равна годовому бюджету десяти колледжей, в которых могли бы обучаться десятки тысяч человек.

Но Пентагону и этого оказалось мало. Министерство обороны недавно уведомило конгресс, что, по уточненным данным, стоимость программы строительства «В-1» составит 22,9 миллиарда долларов. По данным Пентагона, создание каждого такого стратегического бомбардировщика обходится в 33,3 миллиарда долларов, что сто 88,5 миллиона по прежней смете, подготовленной военным ведомством в июне инувшего года. А нам сообщила газета «Нью-Йорк таймс», вскоре эта цифра может подскочить до 190 миллионов долларов.

Расходы на строительство одного атомного авианосца вместе с самолетами составляют приблизительно 5 миллиардов долларов. Самостоятельная фирма «Роузал» спронктировала для морской пехоты США самолет с вертикальным взлетом и посадкой на базе транспортного самолета «С-130». По данным этой фирмы, процесс разработки и постройки двух опытных образцов этого нового самолета составит около ста миллионов долларов.

Вот какую обильную «плату за страхи» усердно возобуждаемый у налогоплательщиков, собирают с помощью военного ведомства толстосумы США. Недаром известный американский сатирик Расселл Бейкер в составленном им в 1975 году словаре слово Пентагон иронично расшифровывает как «ненасытное чудовище, пожирающее все, что можно, во имя ужасных целей».

Спекуляция на страхе, построения, как и любая другая спекуляция, на лжи и обмане, обречена на провал. Сокрушительный удар профессиональным пропагандистам «советской военной угрозы» нанесла выступление товарища Л. И. Брежнева на пленуме ЦК КПСС 25 октября 1976 года, решения пятой сессии Верховного Совета СССР. Вся мировая общественность обратила внимание на умнейшие высказывания о том, что государственного бюджета СССР на 1977 год.

Характерный пример: лондонская газета «Дейли телеграф» еще 27 октября запугивала англичан измышлениями о том, будто «русские увеличат свои расходы на оборону». Но не зря говорит народная мудрость: «У лжи короткие ноги». Уже на следующий день — 28 октября — та же газета была вынуждена сообщить, что Советский Союз обратил свои расходы на оборону, дав понять Западу, что он никому не угрожает.

О размерах и целенаправленности оборонных расходов советской страны с исключительной ясностью сказал на Пленуме ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев: «Что касается нашей обороны, то мы тратим на нее ровно столько, сколько нужно для надежной безопасности Советского Союза. Для совместной с братскими странами защиты завоеваний социализма, для того, чтобы у потенциальных агрессоров не появилось соблазна попытаться силой решить в свое пользу исторически сложившуюся между двумя противоположными общественными системами».

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

Ниги Военного издательства пользуются среди читателей. Наше молодое поколение обращается к лучшим произведениям советских и зарубежных писателей, к общественно-политическим и военно-техническим книгам, к военным мемуарам. Наш традиционный рассказ для читателей «Крылья Родины» о тематическом плане Военного издательства на 1977 год хочется начать с книг, в которых разрабатываются актуальные проблемы марксистско-ленинского учения о войне и армии, военной теории, вопросы военного строительства и идеологической работы в свете решений XXV съезда КПСС. В план включен ряд юбилейных изданий, посвященных 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции и Советских Вооруженных Сил.

В книге Н. Кузьмина «В. И. Ленин во главе обороны Советского государства» показана многогранная деятельность В. И. Ленина по разработке теоретических основ советского военного строительства, созданию и укреплению Советских Вооруженных Сил, политическому и стратегическому руководству обороной социалистического Отечества в годы иностранной военной интервенции и гражданской войны. В сборник избранных произведений М. В. Фрунзе вошли его статьи и речи по проблемам строительства Советских Вооруженных Сил, организации армии и укрепления обороны страны.

Историко-теоретический очерк «Советские Вооруженные Силы» посвящен одному из важнейших участков военно-организаторской деятельности КПСС и Советского правительства — строительству Советских Вооруженных Сил с 1918 года до наших дней. Очередной Календарь войны на 1978 год посвящен 60-летию Вооруженных Сил СССР. Читатели журнале могут найти в нем справочный материал о событиях героической истории нашей Родины, о братских армиях, праздниках и памятных датах...

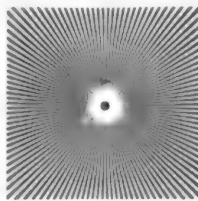
Широкому кругу читателей адресованы книги и брошюры по политическому и воинскому воспитанию. В Кулаков в книге «Воспитание дисциплинированности у советских воинов» показывает, как в процессе службы, боевой и политической подготовки личного состава воспитывается это высокое качество, дает рекомендации по совершенствованию воспитательных навыков командиров. В сборник «Сержанты и дисциплина» включены очерки о становлении младших командиров, об опыте работы сержантов и старшин, о значении их личного примера в становлении солдат и матросов.

В другом сборнике очерков «Герои и подвиги» (книга 6-я) повествуется о подвигах советских воинов в годы Великой Отечественной войны, а также в послевоенное время. В очерках А. Маринкова «Негасимый огонь» рассказывается о том, как наши традиции складывались в боях, как советские воины, наша молодежь хранят и умножают их сегодня, как влияют героические примеры прошлого на формирование характера и мировоззрения защитников Родины. Юноши, мечтающие стать офицерами Войск противовоздушной обороны страны, с интересом прочтут книгу Н. Голованова «Житомирское Краснознаменное имени Ленинского комсомола» — об истории од-

ного из старейших военных училищ страны.

Многим читателям, интересующимся военными мемуарами, будет полезен аннотированный указатель военно-мемуарной литературы (1941—1975). В нем — аннотации почти на 900 книг, посвященных Великой Отечественной войне и выпущенных центральными и местными издательствами. Материал содержит три раздела: Сухопутные войска, Военно-Воздушные Силы и Военно-Морской Флот. О многих интересных событиях из истории нашей авиации увлекательно рассказывает в книге «Родное небо» В. Молоков, один из первых Героев Советского Союза. Ему выпала трудная, но завидная доля защищать власть Советов в период гражданской войны и военной интервенции, осваивать новые самолеты, прокладывать дальние воздушные трассы в годы первых пятилеток, защищать Родину от немецко-фашистских захватчиков.

А. Крылов совершил свыше двухсот боевых вылетов в глубокий тыл противника, но его счету десятки уничтоженных военно-промышленных объектов врага. В книге «По приказу Ставки» он рассказывает о подвигах экипажей 30-го



ВОЕНИЗДАТ В НОВОМ ГОДУ

гвардейского Смоленского Краснознаменного полка авиации дальнего действия.

Заметное место в плане занимает военно-художественная литература. Назовем лишь те произведения, которые особенно могут заинтересовать читателей журнала. Новая книга известной летчицы Марины Полович и авиационного инженера Тамары Кожевицкой «Души высокие порывы» — искренний разговор о судьбах своего поколения, о благородном облике людей нашей авиации, о высоких моральных качествах, гражданской ответственности за себя и за своих друзей по боевому строю. Людям трудной и смелой профессии, военным авиаторам посвящены четыре повести И. Черных «Тревожные высоты». В прошлом военный летчик, автор хорошо знает своих героев, с большой теплотой и любовью рассказывает о них.

В документальной повести «Голубая моя планета» космонавт Герман Титов тепло повествует о годах своего детства и комсомольской юности, о чудесных советских людях, общение с которыми обогатило его духовный мир, оказало влияние на формирование характера, рассказывает о своих друзьях-космонавтах, размышляет о перспективах освоения космоса.

Участник минувшей войны, бывший летчик, поэт Владимир Сергеев в новом

поэтическом сборнике «Символы» пишет о верности славным традициям, вошедшим в кровь и плоть поколения.

Шашечки — опознавательный знак польских, а звезды — советских ВВС на плоскостях и фюзеляжах самолетов. Польские писатели А. Монастырский и З. Лобач в повести «Шашечки и звезды» рассказывают о боевых подвигах воинов 11-го авиационного истребительного полка Войска Польского, сформированного в СССР и сражавшегося на фронтах Великой Отечественной войны. Авторы приводят много фактов и боевых примеров, свидетельствующих о братстве по оружию советского и польского народов, о решающей роли Советского Союза в разгроме фашизма.

Пятый раздел нашего тематического плана включает литературу по военному искусству, боевой подготовке, военной технике, вопросам тыла, строительства и гражданской обороны. Для читателей журнала интерес представляет учебник «Начальная военная подготовка» и сборник «Общевойсковые уставы Вооруженных Сил СССР», в который включены все четыре общевойсковых устава: Внутренней службы, Дисциплинарный, Стрелковой и Устав гарнизонной и караульной служб.

В учебнике «Летчику о практической аэродинамике маневренных самолетов» разбираются различные вопросы динамики полета современных маневренных самолетов: устойчивости, управляемости, критические режимы полета, особенности полета на больших углах атаки и пилотирование в возмущенной атмосфере. В книге В. Филиппова и М. Котика «На предельных режимах полета» рассматривается полет на предельных числах «М», предельно малой высоте, с максимально допустимыми перегрузками, углами атаки и скольжения. Лауреат Государственной премии, доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Полюкарев в книге «Советские авиационные конструкторы» рассказывает об истории развития советской авиации, о наиболее выдающихся авиационных конструкторах самолетостроения и двигателестроения, многих из которых автор хорошо знал лично.

Для читателей журнала определенный интерес могут представить издания изобразительного искусства. Богато иллюстрированный альбом «Военно-Воздушные Силы» является хорошим пособием для воспитания молодежи на героические традиции старшего поколения. В воспитательной работе с воинами и гражданской молодежью может быть использован и альбом «Военная служба —

школа воспитания. Советские юноши, вступая в ряды вооруженных защитников Родины, вливается в дружный боевой коллектив подразделения части. За годы службы воин проходит большую школу политического и воинского воспитания, мужает, обретает высокие боевые, идейные, морально-психологические и физические качества. «Военные заветы В. И. Ленина» — комплект из 20 текстовых плакатов в обложке, иллюстрированных фотографиями. Плакаты рассказывают о том, как наш народ, воины армии и флота претворяют в жизнь заветы великого вождя. Через все плакаты альбома «XXV съезд КПСС об укреплении боевой мощи Вооруженных Сил СССР» красной нитью проходит мысль о неустанной заботе Коммунистической партии, Советского правительства и народа об укреплении боевой мощи армии и флота.

Наш тематический план содержит много и других интересных книг, брошюр, альбомов и плакатов. Читатели журналов могут познакомиться с ним в библиотеках и у общественных распространителей книг.

Генерал-майор П. КУКУШКИН,
заместитель начальника
Военного издательства

НОВЫЕ КНИГИ

ДЕРЗКИЕ СТАРТЫ*

С фронта пришла очередная «треуголка». Семен Алексеевич вскрыл письмо и начал читать:

«Наш гвардейский истребительный авиационный полк дерется с фашистскими стервятниками на самолетах типа Ла-5, выпущенных вашим заводом. Летчики-гвардейцы довольновыми самолетами и горюно благодерят за самоотверженным труд. В воздушных боях с фашистскими самолетами Ла-5 показал себя исключительно с хорошей стороны. Машина про-

* Астащенко П. Т. Дерзкие старты. Об авиаконструкторе дважды Герое Социалистического Труда С. А. Лавочкине. Серия: «Герои Советской Родины». Подиздат, 1976. 109 с., 16 к.

ста в пилотировании, устойчива и вынослива. Пресловутые «амесершмитты» всех модификаций в открытый бой с нами не вступают. Можем доложить вам, что на ваших самолетах гвардейцы-летчики нашего полка только за месяц сбили 47 фашистских самолетов, не потеряв своего ни одного.

Так фронтовые авиаторы докладывали известному конструктору С. А. Лавочкину в боевых качествах его детища — прославленного самолета Ла-5. Это один из документов, полученных в недавно изданной книге «Дерзкие старты». В ней рассказывается о творческом пути авиаконструктора Семена Алексеевича Лавочкина.

Еще мальчиком он задумывался над созданием различных устройств в машине, всегда что-то мастерил. Но иногда хорошую, казалась бы, идею никак нельзя было реализовать. «И я тогда еще полагал, — вспоминает Лавочкин, — мало придумать, еще надо осуществить. А теперь я вижу, как это важно — с детства приучать свои руки осуществлять то, что задумала голова».

В начале двадцатых годов молодой Лавочкин учился в Московском Высшем Техническом училище, часто бывал на аэродроме, участвовал в работе авиационной секции, строил планеры. Особенно увлекали его опыты в аэродинамической трубе. Учился и пилотировать самолет. Любил точить и фрезеровать детали на станке. Все это потом пригодилось конструктору, который прославился как смелый новатор и талантливый экспериментатор. И коллектив конструкторского бюро он воспитывал в духе подлинного новаторства.

«Каждая созданная нами модель, — говорил Лавочкин, — обязательно должна по идее в воплощении опережать существующие образцы». Например, ЛаГГ-3, по отзывам летчиков, был на голову выше всех прежних истребителей. Он успешно грошил «амесеры». Но Лавочкин не успокаивался на достигнутом.

После Ла-5 появился Ла-5ФН с форсированным двигателем. Кстати, на нем знаменитый летчик-герой И. Н. Кожедуб сбил 45 вражеских самолетов. За ним был создан более совершенный образец — Ла-7. Его встреча с новым, обогатившим истребителем «Фокке-вульф 190А-8» закончилась победой нашего истребителя. «Ла-7 показал неоспоримое

преимущество, — читая в книге, — еще один подвиг конструкторских умов и боевого мастерства летчиков был нами выигран. Истребители Ла-7 помогли нашим летчикам, несмотря на все ухищрения врага, сохранить до конца войны завоеванное еще на Курской дуге господство в воздухе. На каждый «лавоочкин» приходилось по три-четыре поврежденных фашистских самолета».

Лавочкин, как и другие наши конструкторы, отчетливо понимал, что небо будет принадлежать реактивной авиации. А это требовало усовершенствования аэродинамических качества самолета... Лавочкин один из первых решился на применение стреловидных крыльев. Он и его сотрудники придумали новую схему шасси, ввели тормозной парашют — для сокращения пробега после посадки, использовали радиолокатор. Один из образцов — Ла-200 был построен в 1949 году. «Не этом самолете, — подчеркивает автор, — были проработаны многие новые решения, получившие распространение в последующих образцах советских истребителей-перехватчиков, строившихся серийно».

В расцвете творческих сил Семен Алексеевич создает для нужд авиации радиоуправляемую модель — самолет-мишень. Она всеми своими чертами напоминала миниатюрный самолет. Автоматы по команде с земли осуществляли полет по заданной траектории и посадку. Как переключались эта совершенная модель с теми моделями, которые строил молодой Лавочкин. При всей своей занятости конструктор никогда не порывал связей с Особняком, ДОСААФ, поддерживал начинания юных патриотов, помогал создавать авиаспортивные клубы.

Жизнь и творчество авиаконструктора, коммуниста, пламенного патриота Родины — пример для советской молодежи, для членов нашего многомиллионного оборонного Общества.

Издательство политической литературы продолжает выпуск серии «Герои Советской Родины». Читатель вправе ожидать, что в будущем в ней найдут отражение жизнь и деятельность других наших выдающихся авиаконструкторов и летчиков.

Л. ЧЕРНОУСЬЮ

Спортивная хроника

4 000!

КАЖДЫЙ ПАРАШЮТИСТ мечтает совершить тысячу прыжков. Но когда перешигнет этот рубеж, кажется, что это так мало. И снова, надев парашют, он идет в небо, чтобы совершенствовать свое мастерство, добиваться высоких результатов.

Владимир Ганецкий впервые шагнул в небо в 1960 году в Ярославском авиаспортивном клубе ДОСААФ. И с тех пор он не расстается с любимым видом спорта. Владимир — рекордсмен мира в Советском Союзе, призер многих соревнований. Он входит в состав сборной команды парашютистов войск Противовоздушной обороны страны. Недавно прапорщик В. Ганецкий совершил свой

юбилейный — четырехтысячный прыжок. Вместе с ним поднялись в небо еще два юбиляра: Геннадий Федосимов, выполнявший тридцатисичный прыжок, и Тамара Белоусова — двухтысячный.

Спортсмены тепло поздравили друзей в воздухе и на земле.

Елена ДОВГОБРОД,
мастер спорта

СПАСИБО ЗА ПОМОЩЬ

ПАРАШЮТНАЯ СЕКЦИЯ в Черкессках создана в 1961 году. Много юношей и девушек нашего города за это время приобрели к небу, стали спортсменами-парашютистами. На протяжении мно-

гих лет Сумской аэроклуб ДОСААФ помогал нашей секции готовить первокурсников, присылал самолет для выработки парашютистов, вызывал на сборы спортсменов, общественных инструкторов. На наши просьбы всегда откликнулся командир звена Е. Петков, инструкторы В. Дубинин, В. Малехов, Л. Волкова, техник самолета Е. Сазно.

От имени всех парашютистов, инструкторов-общественников мы хотим через журнал выразить благодарность руководству Сумского аэроклуба ДОСААФ (начальник И. Титаренко) и коллективу парашютного звена за заботу, внимание, чуткое отношение к нашей секции.

Г. КАШИН,
председатель городской парашютной секции
г. Черкессы



ВИНТОКРЫЛЫЙ СПАСАТЕЛЬ

Люди попали в беду. Они оказались в море, далеко от берега. Некоторые из них едва держались на воде. Положение создавалось тяжелое. Но вот показался несложный необычный вертолет. Вместо колес у него виднелись специальные поплавки. Он быстро приблизился к пострадавшим, завис над ними, и из его фюзеляжа вылетел большой сверток. Прошло всего несколько секунд, и сверток превратился в большую надувную резиновую лодку.

Потерпевшие бедствие взобрались в нее, а из вертолета тем временем выпустили буксирочный фал, его карабин зацепили за петлю на лодке и аэроморской поезд направился к берегу.

Такую картину мы недавно наблюдали в Черном море, недалеко от Планерского.

Беды, конечно, никакой не было. Это Государственный научно-исследовательский институт Гражданской авиации проводил испытание вертолета Ка-26 в корабельном варианте, применяемом на рыболовецких судах Министерства рыбного хозяйства СССР, с новым комплексом аварийно-спасательных средств.

— Мы оценивали, в первую очередь, — сказал ведущий инженер испытаний Александр Мироненко, — спасательные средства для экипажа. В бортовой комплект Ка-26 входят: спасательные жилеты, малые лодки авиационные спасательные на одного человека (МЛАС-1), лодка авиационная спасательная на пять человек (ЛАС-5), плот спасательный надувной (ПСН-1) и аварийная

радиостанция. Спасательные жилеты и МЛАС-1 есть у каждого члена экипажа. Как вы видели, лодки надуваются быстро. Осуществляется такой процесс с помощью углекислотного баллона.

Кроме этого, параллельно с испытанием снаряжения, отработывалось выполнение аварийно-спасательных операций на воде в морских условиях при волнении моря до 5 баллов. На вертолете Ка-26 «потерпевшим» доставляли групповые плавсредства (надувные 12-местные спасательные плоты и плтместные лодки), затем, «стерпящих бедствие» эвакуировали с поверхности моря и с лодки. Заключительным этапом испытаний явилась буксировка надувной лодки с людьми вертолетом.

Следует отметить, что этот элемент спасательной операции довольно сложный и требует от пилота вертолета большого мастерства. В зависимости от волнения моря и направления полета пилот должен подобрать такую скорость буксировки, чтобы лодку не залестнула волна и не перевернула ее.

Летчик Геннадий Провалов успешно справился с поставленной перед ним задачей и вместе со своими товарищами доказал, что с помощью вертолета Ка-26 можно выполнять различные спасательные операции на воде.

А. ВИНКУРОВ
Фото автора.

РЕКОРД НА ВОЗДУШНОМ ШАРЕ

АНГЛИЧАНИН Джюлиан Нотт на воздушном шаре, заподозненном нагретым воздухом, установил новый рекорд поднявшись на высоту 11 250 метров. Полет был проведен в Южной Африке, неподалеку от города Куруман. На борту шара находились радиопередающая аппаратура и доплывательный прибор. Пилот был снабжен кислородной аппаратурой.

НОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

СТОЛКНОВЕНИЯ самолетов с птицами представляют большую опасность и ежегодно приводят к большому числу катастроф. Из последних экспериментов специалистов Нью-Йоркского университета выяснилось, что птицы более чем в 80 случаях из ста уклоняются от узкого луча света. Исследования с помощью радарных устройств показали, что птицы начинают уступать дорогу самолету, летящему с выключенными посадочными огнями, уже на расстоянии нескольких сотен метров. Птицы, летящие со скоростью 10—20 метров в секунду, способны уклониться от самолета, который летит со скоростью звука, если вовремя заметят самолет. Дальнейшие опыты должны показать, как надо разместить прожекторы и какими параметрами они должны обладать, чтобы птицы как можно раньше заметили приближающийся самолет.

УКРАЛИ... САМОЛЕТ

НЕВОЛЕЙНО ЧАСТНИК самолет приземлился вблизи водохранилища Идалго в Мексике. Пилот и четверо пассажиров перешли в купальные костюмы и поплыли к воде. Когда, выкупавшись, они вернулись, то застыли от удивления. Их одежда встала — разумеется, вместе с самолетом.

РЕАКТИВНЫЙ ЛАЙНЕР с 379 пассажирами на борту отправлялся на аэропорт кенийской столицы Найроби. Машина, набирая скорость, мчалась по взлетной полосе. В тот момент, когда она почти отрывалась от земли, на взлетную полосу выскочила гиена — прямо под колеса самолета. В результате столкновения догнул баллон одного из колес шасси. В течение двух часов самолет кружил над аэродромом, пока не израсходовал необходимое количество горючего для безопасной посадки. Полагают, что гиена убежала из кенийского национального парка, находящегося неподалеку от аэропорта.

ЦЕЛЫЙ АРСЕНАЛ

ЗА ГОД в международных аэропортах США было конфисковано более 40 тысяч пистолетов, винтовок, автоматов и другого огнестрельного оружия и большое количество боеприпасов. Американские власти установили, что оружие предназначалось крупным международным преступным организациям и торговым наркотиками.

ВОЗДУШНЫЙ ЗМЕЙ — ГИГАНТ

ЗАПУСК воздушных змеев — одна из древнейших традиций в Японии. Жители небольшого села Хошубана, расположенного недалеко от Токио, гордятся тем, что каждый год в первую неделю мая запускают самый большой в мире воздушный змей. Размеры его — 14,5 на 11 метров, а весит он около 80 килограммов.

В последний раз для изготовления змея было использовано 1500 метров толстой прочной бумаги, изготовленной ручным способом местными ремесленниками. Скелет змея делается из бамбука. Полотняный хвост, обеспечивающий равновесие, имеет в длину 135 метров. А длина нити (ее роль выполняет прочная веревка) — около 915 метров. Разумеется, запустить такой змей один человек не в состоянии, его поднимают в воздух 50 человек. Одна группа устанавливает змей вертикально, а две другие тянут веревку.

В ФЕДЕРАЦИИ АВИАМОДЕЛЬНОГО СПОРТА СССР

БЮРО ФЕДЕРАЦИИ авиамodelьного спорта СССР обсудило письма председателя Харьковского обкома ДОСААФ М. Ванюкова и группы спортсменов в ЦК ДОСААФ СССР и журнал «Крылья Родины» о недостатках в проведении 45-го Всесоюзного чемпионата авиамodelьного спорта.

В обсуждении приняли участие представители Харьковского обкома ДОСААФ, судьи и спортсмены.

В постановлении бюро отмечается, что ряд недостатков имел место: серьезные ошибки допустила судейская коллегия, не справилась со своими обязанностями мандатная комиссия. По вине спортивного отдела Центрального авиамodelьного клуба своевременно не была подготовлена стартовая документация.

Вместе с тем, федерация считает, что Харьковский обком ДОСААФ не выполнил всех заданий по организации соревнований, возлагавшихся на него приказом председателя ЦК ДОСААФ СССР № 405 от 14 июля 1976 года (неудовлетворительное обеспечение участников питанием и транспортом).

Бюро указало председателю Всесоюзной коллегии судей В. Еськову на низкое руководящее поведение ряда участников чемпионата. Намечены неотложные меры, призванные коренным образом улучшить организацию и проведение чемпионатов Советского Союза по авиамodelьному спорту.

№ 1 1977

Славный юбилей	1
Н. Гусьнов, Герои-воины — воспитанники оборонного Общества	3
Спасибо, оборонное Общество!	5
В. Кумосов, Мои первые учителя	6
Н. Наманин, Путь в космос	8
В. Лойчиков, А небо над нами просторное	9
С. Наширин, В. Родионов, Стихи	11
В. Стош, Аэроклуб — путевка в большую авиацию	12
В. Ведешин, Школа мужества	14
М. Гараев, Перед нами колыбель рубежи	16
В. Масленкин, Радость свершения	18
Г. Сурабю, Всегда быть впереди	20
В. Лецино, Наши спортивные победы — Родinie!	21
В. Кондратьев, Самолет-чемпион Як-50	24
В. Шамряев, Ренорды парашютистов	28
И. Гладиов, Девичий хоровод в небе	28
Ветру наперекор!	29
В. Васина, Если надо!	30
М. Лебединский, Под родительскими окнами	32
И. Жарковский, Следопыты в поиске	34
Человек могучего таланта	37
П. Астащенко, От планера до космического корабля	38
Ю. Зельвенский, Слепую прут на страхе	40
П. Нукушин, Воензвезд в новом году	41
Л. Черноусько, Дерзкие старты	42
Спортивная хроника	42
А. Винокуров, Витокрылый спасатель	43
Аэросмесь	44

На 1-й и 4-й стр. обложки: рисунок Н. Н. Захаржевского.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИЯ:

107066, Москва, В-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-09, 261-68-35, 261-73-07

Художественный редактор Л. Шаралова.

Издательство ДОСААФ

Корректор М. Ромашова.

Сдано в производство 22.11.76. 5,5 п. л. Г-81614

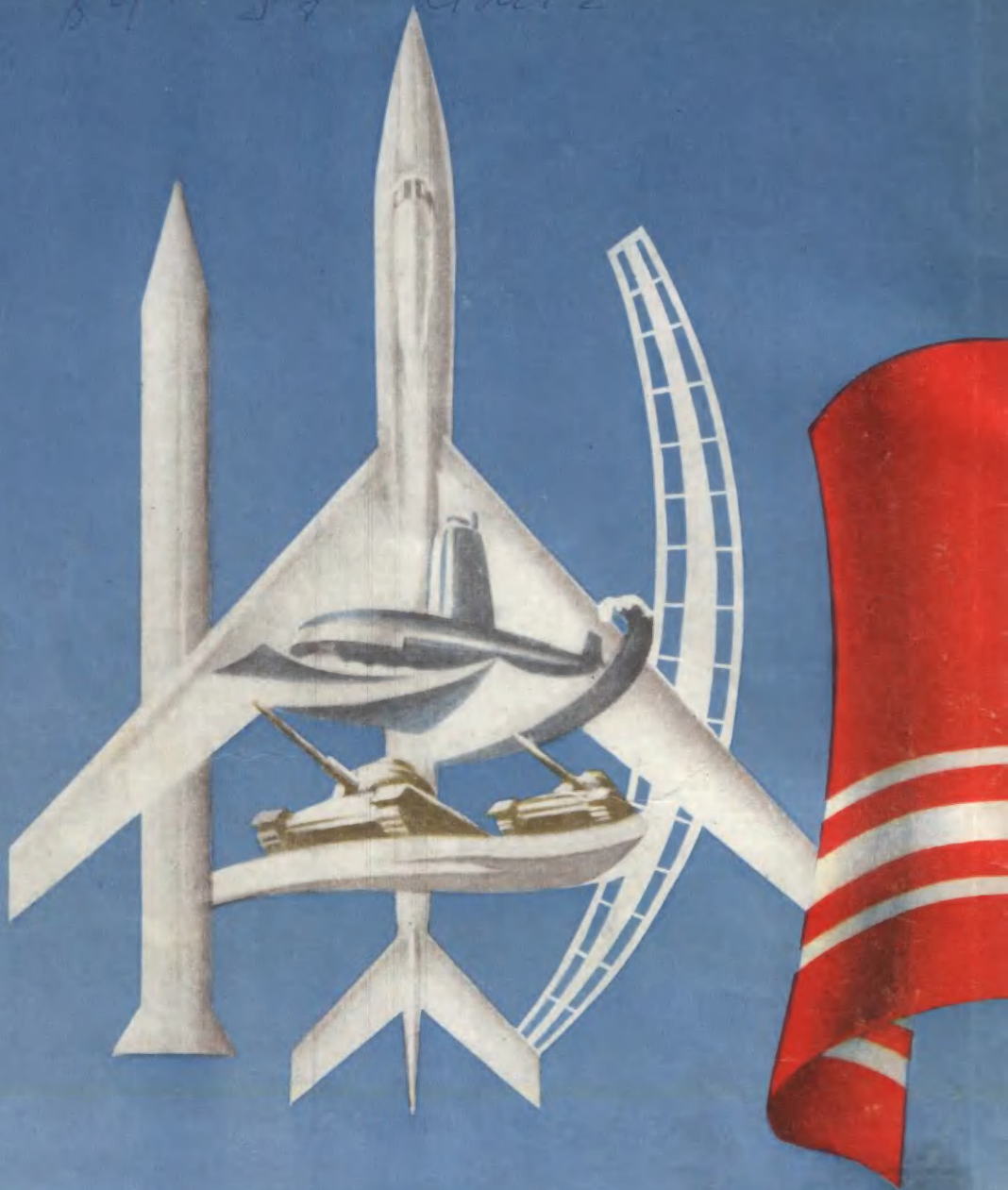
Тираж 70 000 экз.

Подписано в печать 14.12.76.

60×90% б. л.

Цена номера 30 коп.

84-37 К.М.2



КРЫЛЬЯ **Р**ОДИНЫ

Индекс 70450
Цена 30 коп.